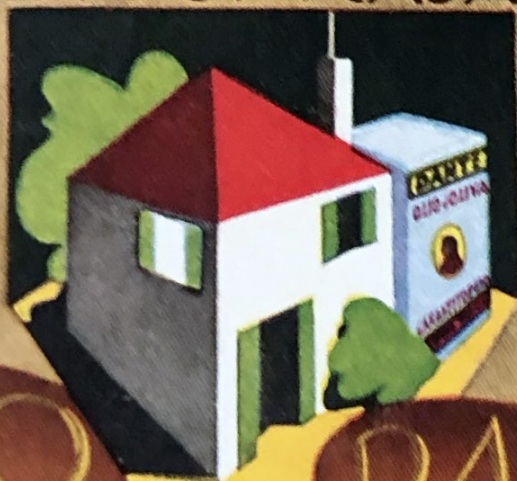
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 5 MAGGIO 1937 - XV E. F.

GREGORIETTI

Dal celebre quadro di Monet: "La colazione"

L'olio d'oliva DANTE, prodotto d'olive fresche e sane, è ricco di vitamine. Si vende solo in recipienti originali e sigillati; non si vende mai sciolto. Tutti i buoni negozi sono provvisti d'olio d'oliva DANTE, e lo vendono alle migliori condizioni.

Giacomo Costa fu A. - Genova

CROCIERE 1937
D'ESTATE
ROMA
MEDITERRANEO - LEVANTE
MAR NERO - ADRIATICO
14 Luglio 11 Agosto
Prezzo minimo L. 1920
OCEANIA
GRECIA - SICILIA - AFRICA
SETTENTRIONALE
2 Agosto - 17 Agosto
Prezzo min (Classe Unica) L. 1550
CONTE GRANDE
FERRAGOSTO IN CROCIERA
9 Agosto - 16 Agosto
Prezzo minimo L. 700
NEPTUNIA
CROCIERA IN LEVANTE
28 Agosto - 9 Settembre
Prezzo min (Classe Unica) L. 1350
ROMA
EGITTO - PALESTINA - GRECIA
2 Settembre - 15 Settembre
Prezzo minimo L. 1110
"ITALIA"
SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE

NEL MEDITERRANEO E
NELL'IMPERO ETIOPICO

ANNO XLIII
1937 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 5
MAGGIO

SOMMARIO

In copertina: Agrigento: Il Tempio della Concordia (da un dipinto di Guido Gregorietti, offerto a «Le Vie d'Italia» dall' «Ente Primavera Siciliana»).

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA„ PER IL 1937

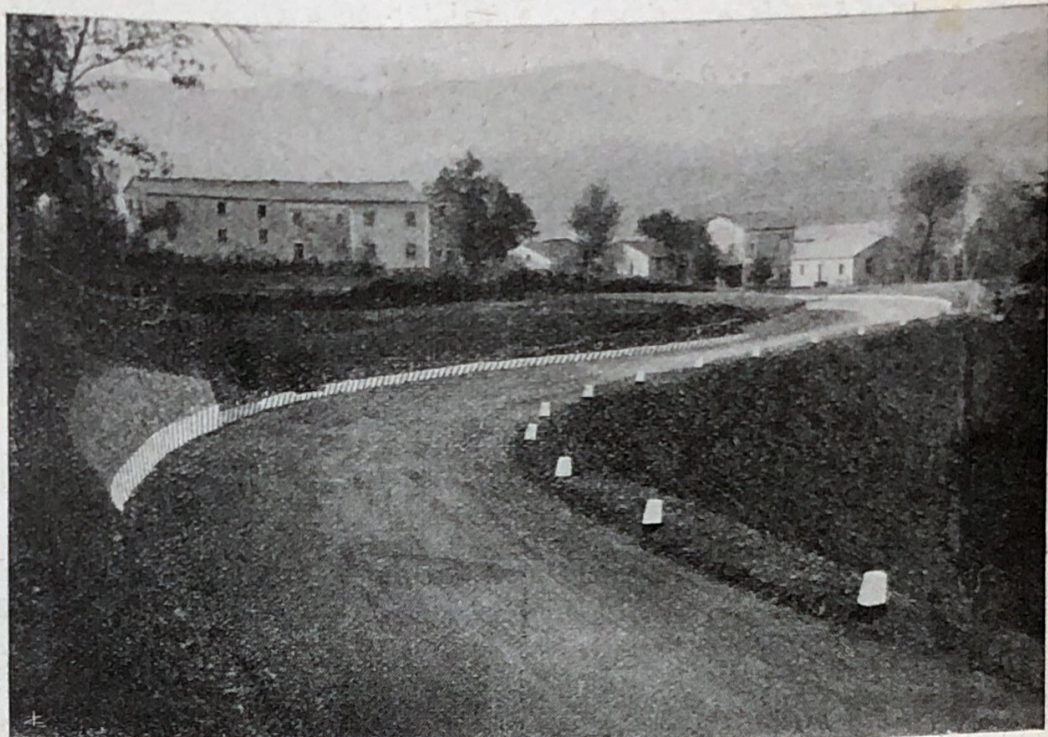
Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING GLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

SICUREZZA
M. DUSE
PIRELLI
"Stella Bianca"

TURISMO

LA NUOVA STRADA APPENNINICA REZZOAGLIO-S. STEFANO D'AVETO

ATTRAVERSO L'ABITATO DI MAGNASCO (Fot. Civicchioni)

A cura della Provincia di Genova è stato costruito il nuovo tronco di strada appenninica Rezzoaglio-S. Stefano d'Aveto, lungo chilometri 15.

Grandissimo è anche il valore turistico di questa strada, che, movendo da Chiavari, dopo aver percorso le vallate ridenti dell'Entella e dello Sturla, entra in quella dell'Aveto — una delle più pittoresche della Liguria — e raggiunge S. Stefano d'Aveto, grosso borgo contornato dalle cime più alte dell'Appennino Ligure-Emiliano, tra cui l'Aiona, il Penna, il Maggiorasca (m. 1850).

La nuova strada — tra le più belle e la più alta del Genovesato — ha principio da Rezzoaglio, alla quota 717 sul mare, tocca i centri abitati di Cerro, Pianfontana, Magnasco, Cerisola, Villanoce, Villa, Allegrezze e termina nell'abitato di S. Stefano d'Aveto, presso i ruderi del Castello dei Doria, alla quota 1025.

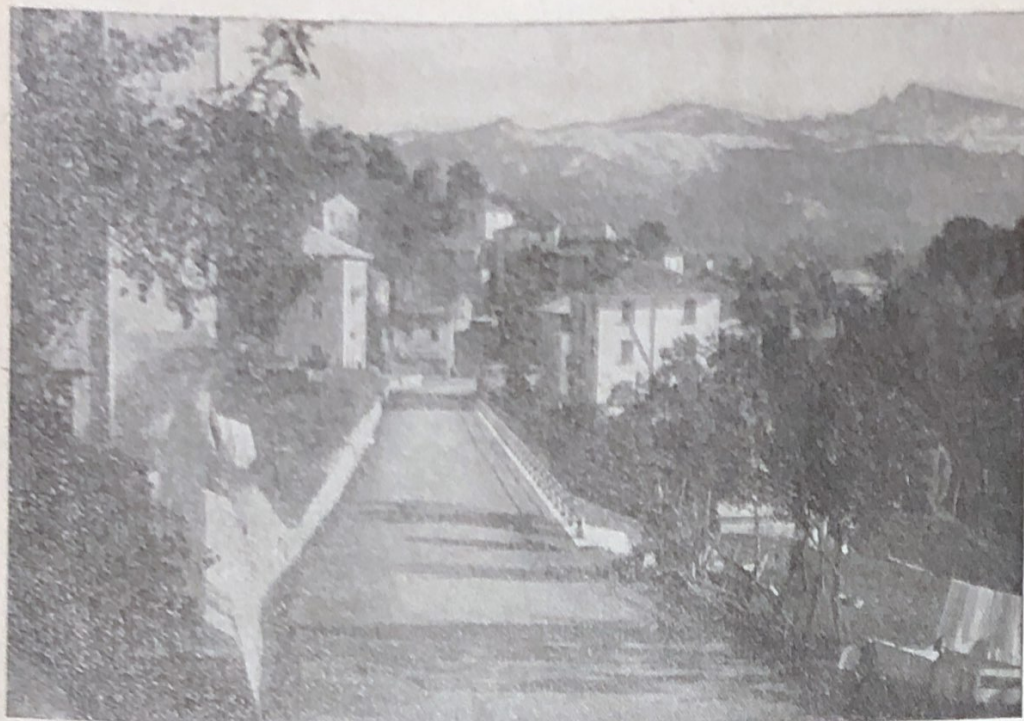
Fra le numerose opere d'arte costruite lungo il suo percorso, va segnalato il magnifico ponte in cemento armato, lungo m. 64,60, sul torrente Crosascura.

Una plaga della ridente Liguria respira così da un nuovo polmone. Valligiani che prima dovevano comunicare tra loro per lunghi itinerari indiretti o superando erte impervie, lungo sentieri faticosi e con mezzi primitivi, accelerano ora il ritmo dei traffici; ai turisti si aprono aspetti nuovi del paesaggio, in questa Liguria marina e montana, che esercita tanta attrazione su Italiani e stranieri.

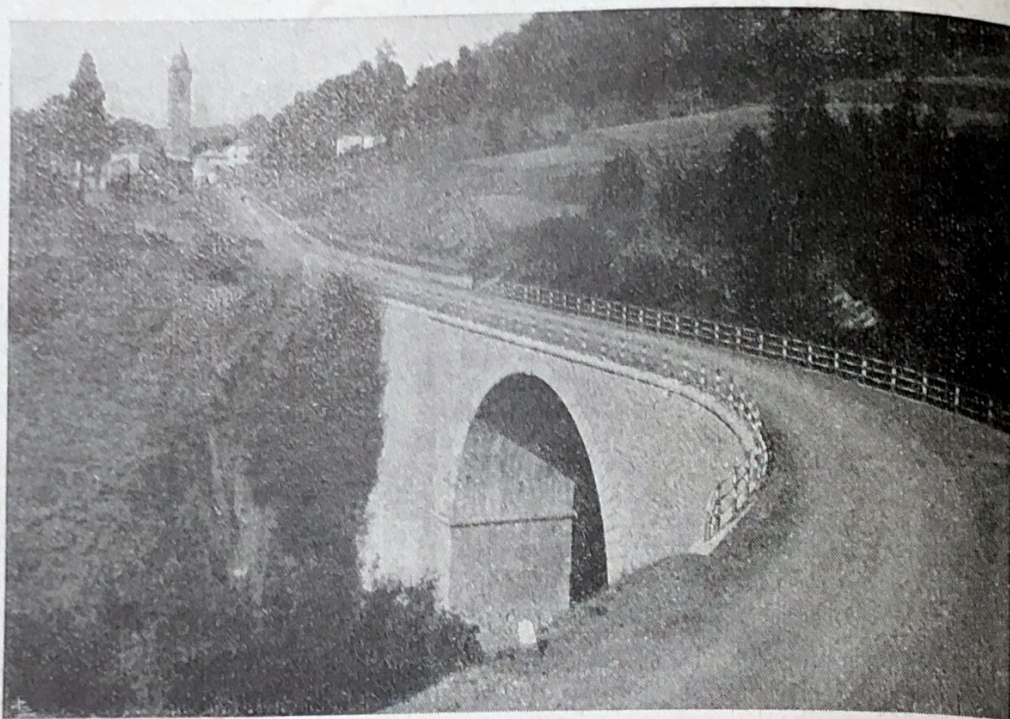
La strada — che ha importato una spesa di circa dodici milioni di lire — è già servita da un regolare servizio pubblico biquotidiano di autotrasporti.

L'avvenire di S. Stefano d'Aveto, come stazione climatica, è ora assicurato: questa cospicua opera stradale ha infatti singolare pregio tecnico ed alto valore turistico ed economico.

A. CAPPELLINI

PONTE SUL RIVO CROSASCURA (Fot. Civicchioni)

ATTRAVERSO L'ABITATO DI LA VILLA: NELLO SFONDO, I MONTI PENNA E PENNINO

(*Fot. Civicchioni*)

A 11 CHILOMETRI DA REZZOAGLIO ED A 4 DA S. STEFANO D'AVETO: ATTRAVERSO L'ABITATO DI ALLEGREZZE

(*Fot. Civicchioni*)

TURISMO GASTRONOMICO

La gastronomia come motivo del turismo, alla quale il nostro Sodalizio da anni viene dedicando la sua propaganda, come dimostra la « Guida Gastronomica d'Italia » pubblicata nel 1929, è un'idea che trova ora generale consenso. Accanto a coloro che rivendicano la nobiltà della cucina tradizionale italiana, abbiamo enti ed istituzioni che promuovono manifestazioni gastronomiche e l'adozione di vivande schiettamente nostrane negli alberghi e nei ristoranti, che sembravano averle bandite, per far posto a certe preparazioni cosiddette internazionali, senza carattere e sapore definito. V'è chi, come il Prof. Ernesto Bertarelli, afferma anche la nobiltà dell'argomento, e riconosce nella cucina un segno rivelatore della civiltà di un paese, citando in proposito il filosofo Kayserling, il quale vede nell'assenza di una cucina nazionale negli Stati Uniti il primo segno rivelatore della mancata originalità civile di quel paese e il sintomo certo della sua non raggiunta maturità.

Nè difettano celebrazioni di cucine regionali, talora assolutamente disinteressate, come quando si legge sull'*Ora* di Palermo l'elogio della cucina mantovana e un appunto rivolto a quel simpatico tedesco che fu Hans Barth, perchè nel suo inventario delle più rinomate osterie d'Italia ha proprio dimenticato Mantova, la ghiotta città dei Gonzaga, che in fatto di buona cucina cede il primato solo alla petroniana Bologna. « Geograficamente situata, Mantova, nell'estrema punta sud-orientale della Lombardia, a quattro salti dall'Emilia e dal Veneto, la cucina mantovana vi offre — con qualcosa di più *fattincasa* e di più appetitoso, forse perchè

più familiare — indifferentemente, dopo i celeberrimi agnolotti, un ossobuco milanese e una squisita minestra di « risi e bisi ». Senza contare che sa aggeggiarvi un tal piatto di tagliatelle verdi alla bolognese, che per mangiarne di simili nella città petroniana — tempio e paradiso dei buongustai di tutto il mondo — dovete avere buon naso nello scegliere il vostro ristoratore. Tradizione antica questa, se nella sontuosa e prelibata cena offerta a Suzzara nel 1350 dai Gonzaga al Petrarca, il banchetto fu disturbato dal « gracidare di un esercito di ranocchi attirati dall'odore delle vivande... Figurarsi, dunque, di quali leccornie dovesse trattarsi, se perfino i ranocchi fecero rivoluzione perchè non erano stati invitati ».

Se alla cucina mantovana dedica i suoi elogi l'*Ora* di Palermo, Alberto Consiglio, nella *Stampa* di Torino, celebra la gastronomia napoletana. E deve essere veramente così, se la cucina ha da servire di richiamo per i turisti e invogliare i buongustai a viaggiare. « La stagione gastronomica napoletana comincia in autunno, e tra carnevale e Pasqua raggiunge il suo apice. La gastronomia napoletana ha particolarissimi aspetti. Se non si venisse a Napoli per studiare le antichità pompeiane o ercolanesi, per goder l'amenità dei dintorni, o per imbarcarsi per le terre dell'Impero, questa città meriterebbe di essere visitata per la sua cucina ». Ma non si creda di celebrarla soltanto per i suoi vermicelli con le vongole, o per la zuppa di cozze, o per i polipi affogati, o per la zuppa di pesce, o pel fritto di triglie e calamari. Sono, sì, questi, i piatti più caratteristici della cucina napoletana; ma essi offrono occasione ad una gita gastronomica a Posillipo o ad un pranzo a Santa Lucia. E qui cade a proposito una dimostrazione delle origini popolaresche, anzi plebee, della cucina napoletana, in confronto di altre, come, ad esempio, quella bolognese, le cui tradizioni sono definite *rinascimentali* e *cardinalizie*.

« Fare la storia e la interpretazione di una grande scuola gastronomica, significa fare la storia spirituale e la interpretazione del popolo illustre, dal cui genio collettivo è stata elaborata. Plebea? Sì, ma in senso romano e in senso ateniese, a cui si ricollegavano i Greci napoletani. Quaggiù la gastronomia del signore è comune al popolano: tutti uguali innanzi alle lasagne, ai migliacci, ai polpettoni, alle minestre verdi, ai cento modi di condire i maccheroni, alle pastiere, alle croccanti. E tutta la storia politica napoletana è appunto in questa chiave di volta: un Domenico Caracciolo, un marchese di Serracapriola, maestri di diplomazia all'Europa della fine del Settecento; un Gaetano Filangieri, sommo luminare della filosofia del diritto, erano prima di tutto « popolani » nei gusti, negli atteggiamenti, nella loro famigliare dimestichezza col popolo « vascio ».

Questo genio popolaresco della cucina napoletana si manifesta soprattutto nei sapori schietti e vigorosi delle vivande: « Ogni sforzo, ogni astuzia viene impiegata perchè l'aroma della freschezza conservi tutta la sua energia. La salsa di pomodoro dovrà rispettare il sapore fresco e leggermente acre del frutto maturo; nella squisita « minestra di stagioni », fave, piselli, punte di asparagi, quarti di carciofo, cipolline minuscole, dovranno raggiungere il punto di cottura senza svilire in ibrida mescolanza il loro delizioso sapore originario, vera poesia di un orto campano; e il pesce delle fritture dovrà esprimere lo schietto e sapido odore che ha, quando i pescatori di Posillipo lo traggono vivo dalle nasse.

La gastronomia napoletana vanta una scuola di friggitura che non teme nemmeno la rivalità dei friggitori del ghetto romano: a Posillipo e a Santa Lucia servono le triglie e i calamari su di una carta riccia, per dimostrare che nemmeno una particella di unto è rimasta sulla vivanda. Pensate che, per conservare ai vermicelli alle vongole il profumo d'alga dei bassifondi

sabbiosi e scogliosi dove si raccolgono i molluschi, le grandi firme gastronomiche diluiscono la salsa con acqua di mare e vi fanno bollire un granchio pestato, chiuso in una pezzuolina!... ».

Un'affermazione dei pregi della cucina italiana e un cenno delle iniziative che potrebbero metterla in valore si ritrova in « Alimentazione Italiana », che ricorda anche la « Guida Gastronomica d'Italia » edita dal nostro Sodalizio, la quale offre come una visione panoramica della gastronomia in ogni provincia nostra. E fra le iniziative che possono associare in uno stesso interesse gastronomia e turismo, ricorda le escursioni promosse in Francia dall'Automobil Club dell'Ovest e dal quotidiano « Le Matin »; il viaggio gastronomico in Italia lungo gli itinerari della Carta Gastronomica dell'Enit, promosso dal quotidiano « Grüne Brie.e » di Berlino; la Fiera dei Tartufi organizzata ad Alba dalla *Gazzetta del Popolo* di Torino, alla quale hanno partecipato in perfetta letizia oltre 30.000 persone; i viaggi sul Reno organizzati dall'Ufficio Turistico di Magonza, che ai gitanti distribuisce col biglietto di viaggio un buono che dà diritto ad un bicchiere del vino locale...

E ancora « L'Alimentazione Italiana », in altro scritto sullo stesso argomento, raccomanda la caratteristica cucina regionale agli alberghi e ristoranti, i quali, in materia, hanno da adempiere un compito specifico. Soprattutto raccomanda il *poco ma buono:* « Bisogna che le specialità si trovino laddove sono ricercate e devono trovarsi; e in modo tale da non smentire la fama consacrata nei libri e nelle guide turistiche, e da non deludere, disorientare e sviare il buongustaio, che è il miglior cliente. A ciascun paese la sua specialità, il suo piatto tradizionale, e — come in genere si fa a Roma — ogni locale importante dovrebbe dedicarsi con particolare cura a qualcuna delle preferite specialità locali ». Bene a proposito sono ricordate qui le parole rivolte dall'On. Bonomi, Direttore Generale per il Turismo, ai conduttori dei pubblici esercizi, nel suo discorso in occasione dell'Assemblea della Federazione Nazionale di categoria:

« I ristoranti e le trattorie debbono bandire ogni standardizzazione, e le colazioni a base di *menus* internazionali. Si debbono offrire le buone e sane pietanze italiane, condite da buonissimo vino italiano. Rirtorniamo alla nostra buona cucina, in cui le tagliatelle o il risotto, conditi con del buon vino, rendono roseo il problema della vita e facilitano la soluzione di tutti i problemi morali, sentimentali ed economici ».

A conferma e illustrazione di queste sue idee, l'On. Bonomi, in un recente succoso articolo del *Popolo d'Italia*, si augurava che, « nella rinascita del turismo si rinnovino le cucine e le sale da pranzo. Si entra — egli osserva — in troppi ristoranti, sui laghi lombardi, i quali danno un senso di gelo, se pure sfolgora il sole. Un gelo al cuore. Pavimenti di piastrelle di cemento, pareti squallide, ciuffi di fiori finti sulle cantere, credenze con falsa argenteria, sedie senza gusto e senza stile. Che invece il bel sole nostro faccia gettare bagliori dal rame rilucente. Appaia il camino; e se è d'inverno, crepiti il ceppo; se invece è estate, la cappa accolga una piccola mostra d'arte paesana. Ferri battuti. Stoviglie rusticane dai colori vivaci e dai disegni, se più vi piace, burleschi. Vassoi di peltro. Bricchi, coccome di rame per servire il caffè e se alcuno chiede una chicchera di cioccolata, si vegga giungere l'antica cioccolatiera col frullino. Corra lungo la parete un zoccolo di vecchio noce con una ribalta per accogliere arnesi e strumenti che servivano alla vita patriarcale dei nonni. Si vegga l'antico affettapane e l'arcolaio; si osservino stampe riproducenti vecchie visioni del borgo che ci ospita. In un angolo, se occorre, giganteggi una capace botte. Insomma un poco di cordialità, di personalità dell'arredamento ».

Norme per la disciplina della pubblicità stradale.

Alla Camera è stato approvato il disegno di legge sui cartelli pubblicitari lungo le strade e le autostrade. Con tale provvedimento legislativo — osserva il Ministro dei Lavori Pubblici On. Cobolli Gigli nella sua Relazione — l'Italia, dopo avere unificato le segnalazioni stradali, ora adempie un'altra delle convenzioni internazionali in materia stradale. L'On. Italo Bonardi, nella sua relazione al disegno di legge, osserva che la nuova disposizione legislativa viene ad estendere alle strade provinciali e comunali una disciplina che è già in atto sulle strade dell'Azienda statale, la quale non solo ha curato la perfetta efficienza delle strade, ma con adeguate segnalazioni ha cercato di rendere meno pericoloso il traffico, diminuendone i rischi, e nello stesso tempo, si è giustamente preoccupata della difesa delle bellezze panoramiche, in modo da non deturpare coi cartelli il paesaggio. Se, però, gli Enti proprietari delle strade possono regolarvi il collocamento dei cartelli, ponendoli nelle località più opportune, la cosa si presenta diversa per i cartelli posti in prossimità delle strade, cioè sulle proprietà private, dove possono ugualmente, specie di notte, ingenerare confusione agli utenti della strada, specialmente agli automobilisti. A ciò non si poteva provvedere che con un atto legislativo, che dà precise norme per evitare confusioni fra le segnalazioni riguardanti il traffico stradale e quelle di carattere pubblicitario.

Passando all'esame degli articoli del Decreto legge, l'On. Bonardi osserva che nell'art. 1 viene ricordata opportunamente la legge sulla protezione delle bellezze naturali, la quale vieta l'affissione di cartelli e di altri mezzi di pubblicità che possono danneggiare l'aspetto e lo stato di pieno godimento delle cose e delle bellezze naturali. A questa disposizione si aggiunge ora quella per cui i cartelli pubblicitari non debbono avere le dimensioni, le forme e le caratteristiche di quelli che regolano il traffico stradale, appunto per non generare confusioni. Sempre nello stesso articolo viene pure disposto che nessuno di questi cartelli pubblicitari può essere collocato in corrispondenza delle curve, svolte, incroci e passaggi a livello, disposizione che si considera quanto mai opportuna.

L'amministrazione stradale dovrà però stabilire, in linea di massima, una norma per fissare la distanza sulla quale opera tale divieto, essendo la dizione dell'articolo troppo generica, e tale da poter dar luogo a contestazioni fra gli Enti che hanno governo di strade e gli appaltatori di pubblicità.

Con l'art. 2 si accoglie un voto manifestato anche in Senato — ricordiamo ai Lettori il discorso pronunziato dal nostro Presidente Sen. Carlo Bonardi nella seduta del 17 dicembre 1936, discutendosi il bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici — e cioè che le gemme catarifrangenti dei cartelli pubblicitari abbiano ad avere colore diverso da quelle usate per le segnalazioni del traffico, che sono bianche. La Relazione, approvando tale distinzione, rileva però che il colore verde scuro richiesto per i catarifrangenti dei cartelli pubblicitari equivale a renderli di utilità discutibile, perchè il verde scuro ha un'efficacia rifrangente limitatissima. Quindi, per non turbare troppo i non disprezzabili interessi connessi alla pubblicità, la quale è pure fonte di introiti che vanno a beneficio della manutenzione stradale, stima consigliabile di sopprimere nell'articolo la parola «scuro», pur disponendo che i catarifrangenti di pubblicità debbano essere verdi.

La relazione dà lode, infine, alla disposizione dell'art. 4, con la quale si fa obbligo di provvedere alla perfetta manutenzione dei cartelli stessi, poichè non è

raro il caso di vedere sulle nostre strade perfettamente curate, dei cartelli che col tempo si deteriorano, dando una impressione di negligenza in palese contrasto con gli sforzi che il Regime compie per rendere sempre più bello il volto del nostro Paese.

Per la tutela del paesaggio e per l'incremento del patrimonio forestale.

Per ordine del Duce, S. E. Rossoni, Ministro dell'Agricoltura e Foreste, ha dato disposizione alla Milizia Forestale di solennizzare la fondazione dell'Impero con la partecipazione volontaria del popolo ad un atto collettivo di volontà e di fede, per la rinascita forestale del Paese. Egli ha affidato alla Milizia Forestale l'incarico di realizzare, d'intesa con le organizzazioni del Partito e con il Comitato Nazionale Forestale e mediante la gratuita prestazione di opera di squadre di volontari di ogni classe sociale, un importante rimboschimento straordinario, collocando a dimora ben dieci milioni di piantine. Si calcola che verranno rimboschiti in tal modo non meno di 2500 ettari di terreno, in tutte le province, su appezzamenti opportunamente scelti fra quelli che non potrebbero avere più utile destinazione e che non presentano eccessiva difficoltà all'attecchimento della pianta.

A questo fine, occorreranno 250 mila giornate lavorative. Si tratta, quindi, di organizzare migliaia di volontari, di inquadrarli, attrezzarli, istruirli, guidarli, provvedere al loro trasporto e vettovagliamento. Ma si può essere certi che anche questa grande manifestazione nazionale della maturità del popolo italiano per la risoluzione del problema forestale avrà pieno successo.

L'importanza della manifestazione consiste non tanto nel risultato immediato che sarà per conseguire — neppure esso disprezzabile del resto — ma più nel suo valore di propaganda e di educazione nazionale a favore del problema forestale. Difatti, l'esempio è già stato imitato, e più lo sarà in avvenire, da iniziative locali, fra cui quella di Paestum, ove, per iniziativa delle organizzazioni locali del Regime, vennero poste a dimora 70.000 pini marittimi, eucaliptus e tamerici, sopra una estensione di oltre 30 ettari. Segnaliamo, inoltre, la costituzione in Modena di una associazione intitolata « Gli amici delle piante », con l'intendimento di fiancheggiare l'opera del Regime per la protezione delle bellezze naturali e per la valorizzazione e l'incremento del patrimonio forestale e floristico della Nazione. L'opera dell'associazione si svolgerà a mezzo di pubblicazioni, conferenze, esposizioni, escursioni di propaganda, d'accordo con istituti aventi finalità analoghe; per via di concorsi a premio di parchi e giardini botanici, di orti di acclimatazione.

Cura della nuova associazione — come si è detto — non sarà solo la propaganda forestale, ma anche quella floreale, con speciale riguardo alle piante aromatiche, officinali e comunque interessanti l'industria nazionale. L'iniziativa viene così a fiancheggiare gli sforzi del Paese per l'autonomia economica, che deve emancipare dai mercati esteri il nostro approvvigionamento di materie prime.

La Riva dell'Impero inaugurata a Venezia.

Il 23 marzo, con l'attracco alla banchina principale della bella e modernissima nave da guerra della marina italiana, il *Cigno*, è stata inaugurata a Venezia la nuova grande Riva dell'Impero, voluta dal Duce, la quale, continuando e prolungando la Riva degli Schiavoni sino ai Giardini pubblici, oltre ad offrire una base di

ormeggio diretto per i piroscafi in arrivo a Venezia, offre una splendida passeggiata da San Marco, lungo tutta la sponda del bacino, sino all'isola Sant'Elena. Erano presenti all'inaugurazione il Duca di Genova e il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Cobolli Gigli, oltre alle autorità locali.

La nuova Riva dell'Impero, con le Rive della Ca' di Dio e di San Biagio e il raccordo con i Giardini pubblici, ha uno sviluppo totale di oltre 800 metri. Con Riva degli Schiavoni, ora allargata, e il viale litorale dei Giardini pubblici, Venezia possiede ora una superba passeggiata a mare, lungo tutto il bacino di San Marco, della lunghezza di oltre un chilometro e mezzo. Si è così attuata una delle aspirazioni secolari di Venezia, con l'imponente opera progettata fin dai tempi di Napoleone e realizzata ora con una spesa di oltre 8 milioni. Lungo la banchina della nuova passeggiata approderanno le navi di crociera, contribuendo ad accrescere l'attrattiva naturale del luogo. Le feste che si daranno la sera a bordo dei grandi transatlantici recheranno una nuova nota di gioconda animazione, che bene si addice alle tradizioni e al carattere della Regina dell'Adriatico.

L'Autostrada Roma-Berlino.

In una importante intervista, il Sen. Puricelli ha dato qualche notizia interessante sulla Autostrada Roma-Berlino, la cui costruzione è stata già approvata dal Duce e dal Fuehrer. L'Autostrada, partendo da Roma, toccherà Firenze, Bologna, Verona, Trento, Innsbruck, Monaco, Norimberga, Lipsia e raggiungerà Berlino. Avrà la lunghezza complessiva di 1440 chilometri, di cui 678 in territorio italiano. La strada avrà una sezione di 16 metri, di cui 12 di sede prettamente stradale e 4 di banchine; in Italia e in Austria avrà una sezione unica, mentre in Germania sarà a sezione doppia, con l'alberatura centrale. Ma le condizioni generali del nostro suolo non consentono la doppia sezione, a causa degli Appennini e delle Alpi, dove si dovrà mantenere la larghezza costante di 16 metri. L'Autostrada Roma-Berlino permetterà di coprire la distanza in 14 ore; mentre attualmente ne occorrono 25 in ferrovia e 28 in automobile. L'Autostrada per la parte italiana costerà oltre un miliardo, ed occuperà circa 50.000 operai per un triennio o per un quadriennio; per cui, circa l'80 % della spesa totale sarà assorbita dalla mano d'opera. Il Senatore Puricelli ha espresso la speranza che l'opera grandiosa possa essere ultimata per la Esposizione Universale che avrà luogo a Roma nel 1941.

Esposizione di Arte Piemontese dei secoli XVII e XVIII a Torino.

Da maggio a settembre, avrà luogo, nelle 35 sale del Palazzo Carignano, al Castello di caccia di Stupinigi e al Palazzo Madama in Torino, una Esposizione dell'Arte piemontese del XVII e del XVIII secolo. Gli stessi palazzi nei quali ha luogo la manifestazione storico-artistica concorrono ad accrescerne l'interesse, rappresentando essi tre insigni monumenti dell'arte barocca.

Questa esposizione ci permetterà di passare in rivista tutto il periodo del barocco piemontese nelle sue più caratteristiche manifestazioni architettoniche, pittoriche, di arredamento, tappezzeria e decorazione. Essa ci offrirà nello stesso tempo una visione della vita piemontese nei secoli XVII e XVIII, rievocando in sintesi i gloriosi avvenimenti politici e guerrieri che illustrarono i regni dei Savoia.

Contemporaneamente, a Stupinigi sarà tenuta una mostra della caccia e del giardino. Nel parco del Castello si svolgeranno giocondc feste di carattere campestre e popolare, intonate all'ambiente e alle sue tradizioni storiche.

La nuova strada turistica del Monte Amiata.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Cobolli Gigli, ha inaugurato la strada turistica del Monte Amiata, intitolata al nome di Arnaldo Mussolini. La nuova strada, partendo da Abbadia San Salvatore, sale per 12 chilometri fin presso la vetta della montagna (quota m. 1734). La strada è stata voluta dal Duce, per valorizzare le bellezze turistiche ed i campi di neve della montagna senese.

Le strade in A. O. I.

Com'è noto, le arterie fondamentali dell'Impero, appaltate o in corso di lavoro a cura dell'A.A.S.S., hanno una estensione complessiva di circa 3440 chilometri. Le strade di nuova costruzione sono lunghe 2240 chilometri. Le altre, quelle cioè che furono costruite durante la preparazione e l'azione bellica, e che l'A.A.S.S. deve completare, allargare, migliorare e tenere in manutenzione, sono lunghe 1192 chilometri.

Il programma stradale non era e non è, come è facile intendere, di perfezionare tutti i 3440 chilometri. Sarebbe stato, infatti, umanamente impossibile, dato il ristretto tempo, nonostante l'ingente quantità di mano d'opera nazionale di cui non si ha l'esempio nella storia coloniale degli altri Paesi. I cantieri furono organizzati e i lavori vennero iniziati fra l'ottobre e il novembre dello scorso anno. Gli ostacoli che sembravano insormontabili, furono brillantemente superati.

Oggi, a più di due mesi dall'inizio della stagione delle piogge, il bilancio consuntivo esatto può riassumersi in questi precisi termini: avremo, all'inizio della stagione delle piogge, la sicurezza del transito su massicciate solide e su ponti in muratura nelle strade: Asmara-Quoram-Dessiè-Addis Abeba; e Asmara-Agussè, Mai Timchet-Gondar. Ciò vuol dire che Addis Abeba e Gondar saranno collegate direttamente all'Asmara e quindi al nostro porto di Massaua. Per la stagione prossima, inoltre, si potrà abbastanza facilmente effettuare il percorso Assab-Dessiè. Non si esaurisce qui il nostro grande sforzo, poichè da Addis Abeba si deve poter raggiungere, senza notevoli interruzioni, sia Lekemti che il Gimma.

Aggiungeremo che, sotto la vigilanza dell'Ispettorato dell'A.A.S.S. in A. O. I. e dei quattro compartimenti in cui è distribuito, quaranta imprese lavorano su cinquantaquattro tronchi di strade. Gli operai occupati sono 107 mila; il 60 per cento nazionali, il resto indigeni.

La Casa Cantoniera dell'Etna.

La *Casa Cantoniera dell'Etna*, situata a 1881 m. sul versante sud del grande vulcano, al termine della strada automobilistica, per accordi intervenuti tra la R. Università di Catania e la Sez. Etnea del C.A.I., ha cessato di funzionare come rifugio alpino, per essere adibita unicamente a scopi scientifici. Gli escursionisti potranno servirsi degli altri rifugi etnei, di proprietà del C.A.I., oppure del Grande Albergo Etna, che sorge presso la strada carrozzabile, in località Serra la Nave (m. 1650 c.).

Viaggi in Germania.

L'Ufficio Germanico di Informazioni Turistiche offre il proprio servizio di informazioni ai Soci del Touring Club Italiano. L'Ufficio stesso dispone di un ricchissimo materiale illustrativo delle città, delle plaghe, delle stazioni di cura tedesche che presentano un interesse turistico, e anche tali opuscoli sono gentilmente offerti ai nostri Soci. L'Ufficio Germanico d'Informazioni Turistiche, al quale potranno essere indirizzate le richieste, ha sede in Roma, Via Vittorio Veneto, 91.

Misuratore della profondità di campo - Mirino driottico - Contatore automatico

Presso il vostro fornitore abituale od uno qualunque dei nostri negozi di vendita chiedete in visione il nuovo RETINA II: esaminatene la sua grazia seducente, avvicinate l'occhio al suo prodigioso telemetro, preparatevi a premere sul piccolo infallibile scatto. Non potrete fare a meno di possedere il nuovo RETINA II.

RETINA II con obb. Ektar f. 3,5 L. **1200**

RETINA II con obb. Xenon f. 2,8 L. **1400**

RETINA II con obb. Xenon f. 2 L. **1800**

Ricordate che il RETINA II potrà anche esservi regalato, grazie allo speciale Concorso riservato ai possessori del RETINA II - Chiedete gli opuscoli descrittivi A e B

Kodak S. A. - Milano
Roma - Napoli
Genova

L'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

per dimostrare la sua sollecitudine verso la grande famiglia dei suoi fedeli assicurati, ha concretato a loro favore sensibili agevolazioni, che consentono di partecipare a

CROCIERE E VIAGGI

anche con spesa modesta, sui più affascinanti itinerari. In ciò l'Istituto segue le saggie direttive del Regime, che di anno in anno sviluppano la tendenza degli Italiani a passare le vacanze in Crociera, visitando soprattutto città e paesi d'Europa, dalla Sicilia alla Scandinavia. Ne trae vantaggio la cultura dei giovani, lo svago delle famiglie, la salute di tutti. Per il 1937 l'**Istituto Nazionale delle Assicurazioni** mette a disposizione degli assicurati, a speciali condizioni loro riservate, un attraente Calendario Turistico, la cui organizzazione completa è affidata ad un Ente che gode meritata riputazione di serietà e di capacità:

"TURISANDA„ S. A.
ISTITUTO ITALIANO TURISMO E PROPAGANDA

Dall'elenco e dalle note che seguono, gli assicurati potranno trarre la loro scelta:

CALENDARIO TURISTICO

APRILE-MAGGIO: Crociera a Tripoli; **MAGGIO-GIUGNO:** Treno speciale a Parigi per l'Esposizione; **LUGLIO:** Viaggio in autopullman in Svizzera; **LUGLIO-AGOSTO:** Crociera nell'America del Nord; **LUGLIO-AGOSTO:** Crociera nell'America del Sud; **LUGLIO-AGOSTO:** Crociera nelle Indie Olandesi; **FERRAGOSTO:** Crociera Mediterranea a carattere economico; **SETTEMBRE:** Treno speciale a Parigi a carattere economico; **SETTEMBRE:** Viaggio in autopullman in Francia, Inghilterra, Belgio, Olanda e Svizzera; **DICEMBRE:** Crociera all'Isola del Sole (Sicilia);

Agli assicurati in regola con i pagamenti che intendano partecipare a crociere o viaggi indicati nel Calendario è concesso

IL 10% DI SCONTO SULLE QUOTE DI PARTECIPAZIONE

Alle famiglie degli assicurati stessi (moglie e figli minorenni) è concesso

IL 5% DI SCONTO SULLE QUOTE DI PARTECIPAZIONE

Sono esclusi dalle riduzioni i supplementi dichiarati nel programma (gite facoltative ecc.).
Quando un assicurato abbia scelto nel Calendario l'iniziativa di suo gradimento, potrà senz'altro richiederne il programma particolareggiato e descrittivo all'Agente Generale dell'Istituto nella sua provincia, che gli rilascerà anche il modulo prescritto per effettuare l'inscrizione.
La massima garanzia dell'ottimo trattamento riservato agli assicurati durante i viaggi o le crociere è data non soltanto dalla serietà della Società organizzatrice, ma anche dalla circostanza che

UN INCARICATO DI FIDUCIA

dell'Istituto parteciperà a ciascun viaggio e crociera per accertarsi che l'organizzazione si sviluppi regolarmente e con piena soddisfazione degli assicurati stessi.

Per notizie particolareggiate gli assicurati possono senz'altro rivolgersi alle Agenzie Generali dell'Istituto od anche alle sedi o agli uffici di **"Turisanda„** quando desiderino informazioni supplementari a quelle contenute negli stampati in distribuzione.

CICLO-MOTO-TURISMO

Come iniziarsi al cicloturismo.

Passando in rassegna le innumerevoli domande rivolteci dai cortesi Lettori che si interessano di cicloturismo, una ne troviamo che ci viene di frequente ripetuta: « Quale metodo di allenamento deve seguire il cicloturista per portare al massimo di perfezione le sue possibilità di pedalatore ?».

Una risposta esauriente occuperebbe, per qualche numero, lo spazio che è normalmente dedicato a questa rubrica. Oggi, perciò, ci limiteremo a esporre, assai in breve, una specie di premessa a tale risposta. Diremo, cioè, quali sono le regole che deve seguire chi desidera iniziarsi al cicloturismo.

Si sa che in tutte le attività, sportive o no, è necessario un periodo di noviziato. Poichè questo periodo è spesso ingrato e faticoso, e può causare delusioni se non si segue un giusto metodo (e ciò è particolarmente vero per il cicloturismo), sarà utile dare sommarie istruzioni relativamente al nostro caso.

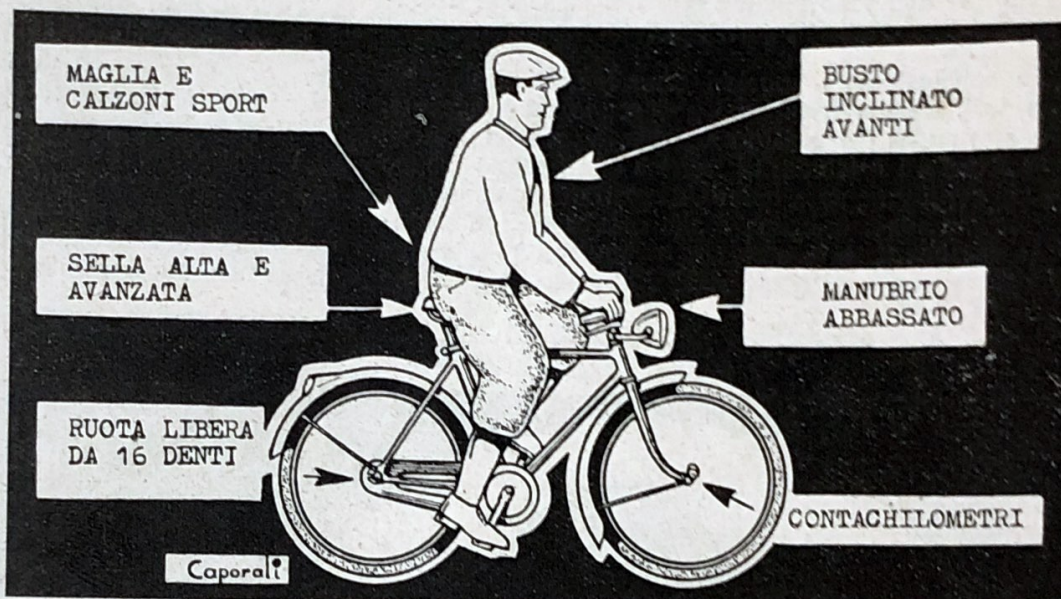
Stabiliamo innanzitutto una premessa: chi desidera iniziare una attività cicloturistica coll' intento di valutarne le risorse, per continuarla e accrescerla in caso di esito positivo, si trova di fronte a due necessità. La prima è quella di dover iniziare la sua esperienza, «in corpore vili», con la comune bicicletta «da viaggio» (denominazione d'uso corrente, ma impropria), che possiede. Talora si considera infatti, arrischiata e prematura la preparazione di un ciclo apposito, perchè ancora non si ha certezza (data la varietà delle attitudini personali), di poter trovare nel cicloturismo una fonte di soddisfazione. Pensiamo che questo rischio non sia frequente, ma non è da escludere.

La seconda è quella di dover procedere per gradi (con lenta progressione), nell'effettuare i primi giretti e le prime modeste escursioni. Poi verrà il tempo di tentare più vaste imprese. Alla bicicletta, pur senza effettuare vere e proprie trasformazioni, è bene apportare qualche adattamento per renderla il più possibile somigliante ad un tipo espressamente studiato per il cicloturismo, affinchè permetta un graduale adattamento a diverse posizioni e a nuovi metodi di marcia.

Poichè la norma più importante per un buon rendimento col minimo sforzo, è quella di adottare una posizione del busto inclinata in avanti col peso del corpo gravante sul manubrio, sarà bene cominciare ad abbassar quest'ultimo fino ai limiti del possibile. Poi si alzerà la sella fino a che, pedalando con le piante (e non con le sole punte dei piedi) sui pedali, la gamba si distenda completamente quando il pedale è in basso. Naturalmente si badi di non capir male, perchè questo espediente s ve solo per la misurazione: bisogna sempre pedalare con le punte, senza eccezione.

È bene, poi, portare la sella più in avanti che sia possibile. Generalmente, le biciclette normali da viaggio hanno un ingranaggio di 42 denti e la ruota libera di 18. Dopo i primi chilometri è quasi indispensabile cambiare la ruota libera con un'altra di 16 denti, per avere un rapporto più adatto alla marcia in pianura e non eccessivo anche per affrontare lievi salite.

Con la bicicletta così adattata si può iniziare l'allenamento, avendo cura di badare che il vestiario permetta libertà di movimenti. Si adotteranno perciò i calzoni sport e si abolirà la giacca.

Le prime uscite saranno di pochi chilometri giornalieri, evitando ogni lotta col vento e marciando esclusivamente in pianura. Poi si cercherà di aumentare gradualmente il chilometraggio, badando però di non riprendere il cammino se non si è ancora riposati dall'allenamento precedente. Gradualmente si va acquistando maggior forza di resistenza per evitare la necessità di alternare spesso la marcia con qualche giorno di riposo.

Quando si è capaci di fare una gita giornaliera di almeno 50 chilometri in piano, e di tornare a casa in ottime condizioni fisiche e psichiche, si potrà pensare ad un aumento del chilometraggio e ad includervi qualche salita.

Le salite vanno affrontate lentamente: viene a proposito, in questo caso, l'antico adagio latino che dice presso a poco: «affrettati lentamente». In principio è logico che parte, magari considerevole, delle salite, venga fatta a piedi. Ma pian piano, persistendo con buona volontà e con un po' di salutare fatica, si arriverà a risultati che frutteranno le prime soddisfazioni.

L'esperienza personale ci attesta che nelle prime escursioni è buon compagno di viaggio il contachilometri (si trova presso tutti i rivenditori a prezzo conveniente). Esso serve di incitamento durante la marc a, e di testimonio dei primi modesti successi, sempre tuttavia notevoli per il novizio.

Chi principia con metodo e buone intenzioni non tarderà a superar sè stesso e a perfezionarsi. Sarà allora il momento di pensare a una attrezzatura completa e a un allenamento superiore, che consentiranno di sfruttare tutte le possibilità del cicloturismo e di ricavarne le maggiori soddisfazioni.

e. cap.

Esperienze ciclo-turistiche.

A proposito di ciclo-moto-turismo, un lettore della Rivista, che è anche un appassionato cultore di esso — il signor Vittorio Mastromatteo di Novi Ligure — ci manda alcune note, che non crediamo inutile pubblicare, trattandosi di osservazioni dettate da una lunga esperienza pratica.

« Dirò, prima di tutto, egli osserva, che non si dovrà dare un'importanza eccessiva al peso di una bicicletta da turismo, quanto piuttosto ad una completa ed ottima attrezzatura; meglio ancora se si potrà tenere nella debita importanza l'uno e l'altra. Troppa gente crede ancora che per il turismo siano più adatti i tubolari con i cerchioni di legno o di alluminio, adducendo che coi pneumatici a larga sezione non si possano percorrere grandi distanze. I tubolari devono, invece, essere assolutamente banditi per queste ragioni:

1° Non sono confortevoli, perchè fanno risentire al ciclista anche le minime asperità stradali;

2° Sono poco sicuri, perchè slittano facilmente e non tengono bene la strada;

3° Se non sono buoni e nuovi, è facile che si scuciano, e diano, quindi, gravi noie.

In conclusione, i tubolari sono indicatissimi per i corridori, ma per il turismo non vanno assolutamente; e questo anche per un'altra ragione: io considero, credo non a torto, i cerchioni di legno e di alluminio troppo deboli per il turismo e, quindi, da scartare. Sono, invece, favorevole alla semiballon e alla semiballoncino, avendole sperimentate io stesso e trovandomi pienamente d'accordo con i molti cicloturisti stranieri ai quali ho avuto appunto occasione di parlare su questo importantissimo argomento.

Dirò che ho trovato ottima la semiballoncino, cioè le gomme in para, del diametro di circa 40 mm. Queste gomme hanno il vantaggio, sulla semiballon, di poter essere applicate a qualsiasi telaio da corsa a forcelle strette, senza nessun ulteriore adattamento.

A proposito dei cerchioni, sono contrario a quelli di alluminio; essi offrono ai tacchetti dei freni una superficie troppo piccola per avere un buon rendimento e una certa sicurezza; inoltre, costano troppo e si spezzano facilmente. Quelli di legno, invece, hanno una robustezza maggiore, offrono una buona garanzia sull'azione dei freni e costano molto meno.

Quanto al peso, dirò che ho trovato cerchioni di acero del peso di 570 grammi, contro i 650 dei normali cerchi di legno; mentre i cerchioni di alluminio pesano circa 450 grammi. Ma non credo affatto che, per una sì piccola differenza (poco più di un etto) si debbano sacrificare i grandi vantaggi dei cerchioni di legno.

Il cambio a tendicatena, con deragliatore, consigliato anche nella Rivista, mi è apparso ottimo ed il più adatto per il cicloturismo, anche fra tutti i cambi esteri.

Essenziali al cicloturista sono: i fermapiedi, un buon fanale a dinamo, applicata questa alla forcella posteriore, e infine due ottimi freni.

Sono favorevole alle guide per strada di grande comunicazione e alle carte 250.000, inquantochè contengono tutti i particolari occorrenti per chi viaggia in bicicletta.

A mio parere, il vestiario più adatto per il cicloturista estivo deve essere costituito da una maglia canottiera, da un giubbettino di tela color kaki e da un buon paio di calzoncini corti del medesimo colore, che permettono ampia libertà alla gamba ».

Il «Giro d'Italia».

Il Giro d'Italia è imminente: quasi tutto il mese di maggio sarà occupato dalla nostra massima corsa ciclistica a tappe, che allaccia la Penisola in un periplo di quasi 4000 chilometri.

Il Giro d'Italia è atteso con viva curiosità e non soltanto per il naturale interesse sportivo che accompagna una corsa, o per il fascino e la suggestione che inevitabilmente si ricollegano alle manifestazioni di grande stile, in cui gli elementi di folclore hanno cospicua parte.

La bicicletta è pur sempre il più popolare veicolo e il «Giro» si spinge in zone spesso trascurate dai grandi itinerari, destandovi vampe di passione. Il passaggio della corsa rimarrà, per alcune località, un memorabile evento cittadino; l'organizzazione di un controllo, di un rifornimento, di un traguardo a premio può costituire per alcuni centri argomento di lavoro e d'interesse per tutta una stagione: miracoli del gioco sportivo, eterna giovinezza del popolo. Si riflette nel Giro d'Italia, come in tutti gli avvenimenti sportivi di carattere eccezionale, un significato umano, che esula dal fatto tecnico ed agonistico. Ed è questo significato che gli organizzatori si sono proposti di far emergere con particolare intensità.

Competizione industriale, sì; ma al di sopra di questa, l'espressione atletica della corsa, la lotta sempre accesa, la gesta sportiva illuminata dalla folgore del *record*.

Spirito nuovo.

Tutto questo coincide con lo spirito nuovo che oggi anima il ciclismo italiano e che si è trasfuso mirabilmente in quella indimenticabile « Milano-San Remo », in cui tutti gli « assi » sono stati battuti, tutti i « divi » sono crollati e con essi è stato polverizzato il *record* della corsa, salito allo strepitoso limite di 37 km. e mezzo di media. Il trionfale successo è stato il frutto di una condotta di gara che non ha conosciuto soste dalla partenza all'arrivo, smantellando quel vieto concetto tattico, caro a più di un campione, per cui una corsa ciclistica deve risolversi in una bella volata del corridore predestinato, o in una fuga preordinata sulla maggiore salita della giornata. Vittorie squillanti come la nota coronata, l'acuto del tenore, che non può soddisfare, tuttavia, se il fraseggiare, il concertato, il recitativo che preparano il finale sono stati così fiacchi da ridursi a semplici mormorii. Effetti di un gioco di squadra troppo supinamente inteso, in cui un gruppo di « domestici » agli ordini di un capo sacrificano ogni loro probabilità, annullano la loro personalità sportiva. E se il capo è un corridore veloce, che domina negli arrivi in volata, l'ordine è di annullare ogni tentativo di fuga, tenere la corsa a basso regime, perchè il campione possa affacciarsi fresco e scattante alla ribalta dello striscione dell'ultimo chilometro. Se il capo è uno scalatore, che ha per naturale nemico il velocista, si tenti di fiaccare il rivale alla prima salita, in attesa che il campione si faccia sentire nell' « a solo » della montagna. Concezione semplicistica, che purtroppo era stata presa troppo spesso alla lettera sino ad apparire antisportiva.

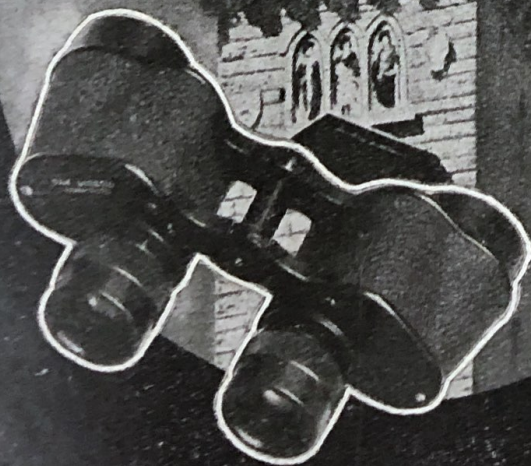
Il gioco di squadra.

C'è voluta la beffa di qualche corsa malamente perduta per eccesso di tattica temporeggiatrice e l'affermazione clamorosa di alcuni giovani, che hanno fatto audacemente e con pieno successo tutta la « loro » corsa da un capo all'altro, per convincere della necessità di un colpo di timone che raddrizzasse la rotta ormai stagnante e paludosa degli ordini di squadra troppo draconiani e degli stipendi altissimi attribuiti per contratto, prima di essere guadagnati sul banco di lavoro della strada. Può esistere un gioco di squadra anche nello sport dell'automobile e del motociclo; c'è anche qui un capo e ci sono le « seconde guide »; ma sempre c'è un « veltro » che ha l'ordine di « tirare », c'è sempre un uomo di punta che svolge la tattica audace a garanzia e a complemento di chi fa la corsa di attesa. È lecito in corsa « vivere » sul vantaggio, ma il vantaggio deve essere acquistato nella lotta, non presunto in partenza.

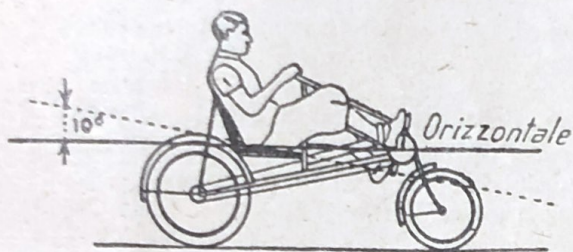
La formazione di una serie di gruppi accanto e al di uori delle squadre delle Case e, contemporaneamente, la fiducia che anima i giovani sicuri di potersi affermare, sono i fattori tecnici e morali su cui si fa affidamento per una disputa gagliarda e generosa nel prossimo Giro d'Italia. Le promesse sembrano veraci, il clima è favorevole, gli auspici ottimi. Tutto giustifica la fervida attesa che accompagna la vigilia della gara. La carovana salperà l'8 maggio da Milano e l'itinerario delle ventitrè tappe, fissato dalla *Gazzetta dello Sport*, è il seguente:

Sabato, 8 maggio: MILANO, Casale M., Cocconato, La Rezza, S. Mauro, TORINO ...	Km. 170
Domenica, 9 maggio TORINO, Alba, Cortemilia, Spigno, ACQUI	» 151
Lunedì, 10 maggio: ACQUI, Ovada, Gavi, Serravalle, Busalla, Passo Scoffera, Colle Caprile, Uscio, GENOVA	» 160
A riportare	Km. 481

Riporto	Km. 481
Martedì, 11 maggio: Genova, La Spezia, Sarzana, Viareggio	» 185
Mercoledì, 12 maggio: Viareggio, Marina di Massa, Viareggio, Marina di Massa (corsa a cronometro per squadre)	» 50
Mercoledì, 12 maggio: Marina di Massa, Viareggio, Pisa, Colle Salvetti, Livorno	» 103
Giovedì, 13 maggio: Riposo a Livorno.	
Venerdì, 14 maggio: Livorno, Volterra, Siena, Arezzo	» 188
Sabato, 15 maggio: Arezzo, Perugia, Foligno, Spoleto, Terni, Rieti	» 207
Domenica, 16 maggio: Rieti-Terminillo (corsa a cronometro in salita)	» 20
Domenica, 16 maggio: Rieti, Tivoli, Frascati, Rocca di Papa, Roma	» 150
Lunedì, 17 maggio: Roma, Cisterna, Littoria, Sabaudia, Formia, Capua, Napoli	» 247
Martedì, 18 maggio: Riposo a Napoli.	
Mercoledì, 19 maggio: Napoli, Avellino, Ariano, Foggia	» 162
Giovedì, 20 maggio: Foggia, Manfredonia, Foresta Umbra, Vico, San Severo	» 179
Giovedì, 20 maggio: San Severo, Serracapriola, Campobasso	» 105
Venerdì, 21 maggio: Campobasso, Vasto, Lanciano, Chieti, Pescara	» 248
A riportare	Km. 2325

Riporto	Km. 2325
Sabato, 22 maggio: Pescara, Giulianova, Macerata, Loreto, Ancona	» 195
Domenica, 23 maggio: Ancona, Pesaro, Rimini, Cesena, Rocca Caminate, Predappio, Forlì	» 170
Lunedì, 24 maggio: Riposo a Forlì.	
Martedì, 25 maggio: Forlì, Imola, Ferrara, Rovigo, Padova, Treviso, Vittorio Veneto	» 260
Mercoledì, 26 maggio: Vittorio Veneto, Ponte delle Alpi, Belluno, Feltre, Fiera di Primiero, Passo Rolle, Predazzo, Passo Costalunga, Carezza, Bolzano, Merano ..	» 234
Giovedì, 27 maggio: Merano, Bolzano, Passo della Mendola, Molveno, Alle Sarche, Arco, Torbole, Riva del Garda	» 150
Venerdì, 28 maggio: Riposo a Riva.	
Sabato, 29 maggio: Riva del Garda, Storo, Vestone, S. Eusebio, Brescia, Bergamo, S. Pellegrino.....................	» 170
Domenica, 30 maggio: S. Pellegrino, Bergamo, Lecco, Introbio, Bellano, Varenna, Lecco, Bellagio, Madonna del Ghisallo, Asso, Erba, Camerlata, S. Fermo, Como	» 176
Domenica, 30 maggio: Como, Varese, Porto Ceresio, Ponte Tresa, Marchirolo, Grantola, Brinzio, Varese, Milano	» 128
Totale	Km. 3808

La Mostra di Torino.

Per i cultori della tecnica ciclistica, la Mostra delle Invenzioni a Torino, annessa a quella del Ciclo e del Motociclo, ha offerto spunto per osservazioni interessanti e curiose, a cominciare dal velotriciclo a sei posti, sorto dall'accoppiamento di due triplette con una ruota motrice posteriore e due ruote direttrici anteriori con barra d'accoppiamento. Sono stati particolarmente notati un cambio di velocità epicicloidale montato nel movimento centrale, comandabile con pedale a selettore e un segnalatore di direzione a frecce sporgenti dal parafango che il ciclista può azionare con una doppia levetta posta sul manubrio.

In materia di dispositivi atti ad aumentare la prestazione della macchina, troviamo un manubrio a bracci articolati che può trasmettere alla pedaliera lo sforzo che il guidatore esercita con le braccia. Naturalmente, ricordiamo, come abbiamo già accennato altra volta, che l'aumento dell'efficienza della bicicletta è effettivo, sì, ma ottenuto a spese di un maggior lavoro muscolare e inevitabilmente, quindi, la fatica verrà a gravare anticipatamente sul «motore umano», maggiormente sollecitato.

E a proposito di biciclette funzionanti con dispositivi che si differenziano da quelli classici, citiamo la definizione proposta per riconoscere il *velocar* e le macchine analoghe: una bicicletta può considerarsi a pedalaggio orizzontale se la retta passante per il sedile e l'asse della pedaliera è orizzontale o forma con l'orizzontale un angolo non superiore ai dieci gradi.

La Coppa Mussolini.

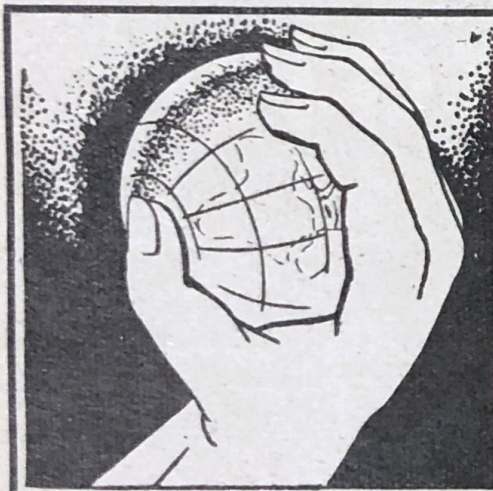
La stagione motociclistica avrà in maggio la prova più attesa: la Milano-Roma-Napoli-Taranto, per la disputa della Coppa Mussolini. Con i suoi 1300 chilometri di percorso, questa è senza dubbio la maggior corsa motociclistica di velocità che si svolga su strade aperte al traffico. Quasi una Mille Miglia; e, come la nostra corsa automobilistica, unica al mondo. La Milano-Taranto vedrà in lizza tutte le forze del motociclismo italiano, poichè non solo le case costruttrici schiereranno i più forti campioni delle loro squadre in sella ai modelli più veloci, ma l'ammissione con piena valorizzazione delle macchine di serie apre ai giovani la possibilità di un più largo intervento remunerato da una completa affermazione. La Coppa Mussolini adempie così alla sua funzione caratteristica di grande gara italiana e fascista. Il nuovo percorso porterà i migliori centauri in zone ove la propaganda è più sentita e l'entusiasmo più acceso, e la corsa si concluderà senza dubbio in una atmosfera trionfalmente feconda.

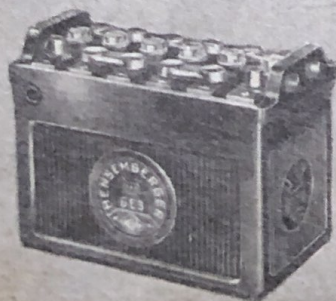
L'adesione totalitaria delle forze sportive del motociclismo trova rispondenza nella dotazione dei premi. Alle sessantamila lire di premi regolamentari si sono aggiunte altre somme rilevanti per premi condizionati, fino a raggiungere le centomila lire. Siamo in presenza di un confronto tecnico e sportivo delle forze del motociclismo italiano che forse non ha precedenti.

Ccc.

Un convegno ciclo-turistico internazionale a Parigi.

La Sezione Ciclista del Congresso Internazionale di Turismo, Termalismo e Climatismo, che avrà luogo a Parigi dal 21 giugno al 4 luglio, organizza, fra il 1° e il 22 giugno, un Convegno Ciclistico nazionale e internazionale a Parigi, in collaborazione col Touring Club di Francia e l'Unione Velocipedistica Francese.

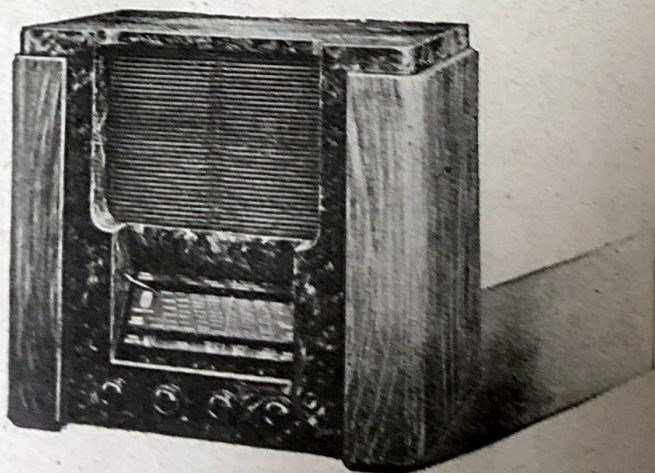
Il Regolamento ufficiale del Convegno potrà essere chiesto al Segretariato generale del Congresso. (Parigi, Avenue de la Grande Armée, 65).

la sigla

DUCATI

È impressa sui condensatori fissi e variabili presenti negli apparecchi radio d'alta qualità, e li protegge contro il pericolo di guastarsi spesso e di durare poco.

ASSICURATEVI MOLTE ORE DI SERENA LETIZIA CONTROLLANDO CHE NELL'APPARECCHIO RADIO CHE INTENDETE ACQUISTARE VI SIANO

CONDENSATORI DUCATI

FUNZIONANO MEGLIO DURANO DI PIU'

MAGNADYNE
La più grande firma della radio
SV 10
SUPERETERODINA
A 5 VALVOLE
DUOTONAL
A SELETTIVITÀ VARIABILE
ONDE CORTE MEDIE LUNGHE
Prezzo L. 1090

ALI NEL CIELO

I lavori per l'aero-idroscalo di Roma.

Hanno avuto inizio il 24 marzo scorso i lavori per la sistemazione del Tevere a valle di Roma e per la creazione dell'aero-idroscalo della Magliana.

Per le opere idrauliche straordinarie urgenti da eseguire nel Tevere è stata autorizzata la spesa di L. 69 milioni. Il Ministero dei Lavori Pubblici è inoltre autorizzato ad assumere impegni sino al limite di L. 40 milioni per la costruzione dell'aero-idroscalo in località la Magliana, in Roma. I pagamenti da eseguire non potranno eccedere le seguenti somme, per gli esercizi appresso indicati: esercizio 1936-37, L. 2 milioni; esercizio 1937-38, 8 milioni; esercizio 1938-39, 8 milioni; esercizio 1939-40, 8 milioni; esercizio 1940-41, 8 milioni; esercizio 1941-42, 6 milioni.

A 518 km. all'ora per 100 km. ed a 475 per 1000!

All'alba del 1° aprile un apparecchio «Breda 88», pilotato dall'Ing. Furio Niclot, è partito in volo per battere il primato di velocità su 100 km. Il volo si è svolto regolarmente su circuito chiuso, avente i capisaldi delle seguenti località: Faro di Fiumicino, Torre Vaianica, Faro di Anzio. La velocità regolarmente cronometrata ed omologata dalla Reale Unione Nazionale Aeronautica è risultata di chilometri 517,836 all'ora. Poichè il precedente primato internazionale della stessa categoria, detenuto dalla Francia con monoplano « Caudron », pilotato dall'aviatore Maurice Arnox, era di chilometri 476,316, il primato è stato battuto di km. 41,520.

Il « Breda 88 » è un apparecchio da combattimento costruito in serie dall'aeronautica militare.

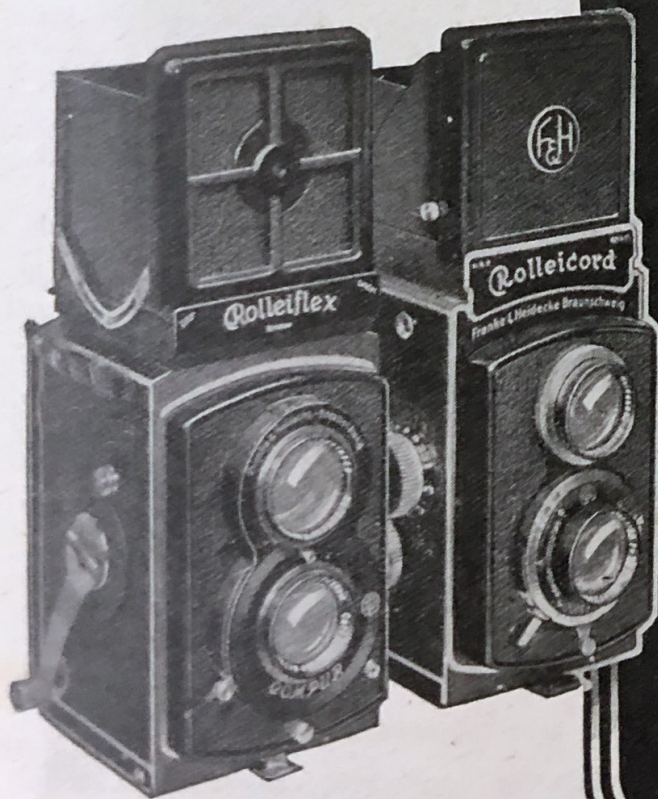
Il 10 aprile, con lo stesso apparecchio, l'Ing. Niclot conquistava all'Italia, raggiungendo i km. 475,548 all'ora, il primato di velocità su mille chilometri, precedentemente detenuto dal francese Delmotte con km. 450,371.

I primati dell'Ala italiana.

Elenco dei primati italiani al 1° aprile 1937.

Primato mondiale velocità: chilometri-ora 709,209, *M. C. Fiat 72.*

Primati internazionali. Velocità: su 100 km. per aeroplani, km.-ora 517,836, *Breda 88;* su 200 km. per aeroplani, km.-ora 380,952, *S. 79;* su 1000 km. per aeroplani con carico di 500 kg., km -ora 390,371, *S. 79;* su 2000 km. per aeroplani con carico di 500 kg., km.-ora 380,952, *S. 79;* su 1000 km. per aeroplani con carico di 1000 kg., km.-ora 390,370, *S. 79;* su 2000 km. per aeroplani con carico di 1000 kg., km.-ora 380,952, *S. 79;* su 1000 km. per aeroplani con carico di 2000 kg., km.-ora 390,371, *S. 79;* su 2000 km. per aeroplani con carico di 2000 kg., km.-ora 380,952, *S. 79.*

Altezza per aeroplano da turismo: prima categoria, m. 9282, *Fiat A.S.I.;* per aeroplano da turismo seconda

categoria, m. 10.008, *E.T.A. - C.N.A.;* per aeroplano da turismo terza categoria, m. 6951, *N. 5*.

Velocità: su 100 km. per aeroplano da turismo terza categoria, km.-ora 222,579, *N. 5*; velocità di 100 km. per aeroplani da turismo, km.-ora 213,676, *N. 5*.

Velocità su base per idrovolante, km.-ora 709,209, *M.C. Fiat 72*; su 100 km. per idrovolanti, km.-ora 629,370, *M.C. Fiat 72*; su 1000 km. per idrovolanti, km.-ora 313,261, *Cant. Z. 506*; su 2000 chilometri per idrovolanti, km.-ora 307,311, *Cant. Z. 506*; su 1000 km. per idrovolanti con carico di 500 chilogrammi, km.-ora 313,261; *Cant. Z. 506*; su 2000 km. per idrovolanti con carico di 500 kg. km.-ora 307,311, *Cant. Z. 506*; su 1000 km. per idrovolanti con carico di 1000 kg., km.-ora 313,261; *Cant. Z. 506*; su 2000 km. per idrovolanti con carico di 1000 kg., km.-ora 307,311, *Cant. Z. 506*.

Altezza per idrovolanti con carico di 2000 kg., metri 6727, *Cant. Z. 506;*

Velocità su 1000 km. per idrovol. con carico di 2 mila kg. km.-ora 313,261, *Cant Z. 506*.

Velocità su 2000 km. per idrovol. con carico di 2000 kg., km.-ora 307,911, *Cant. Z. 506*.

Altezza per idrovolanti con carico di 5000 kg., metri 6727 *Cant Z. 506*.

Collegamento aereo Roma-Bologna.

Il 4 aprile scorso si è iniziato un servizio aereo giornaliero fra Roma e Bologna.

Il servizio avrà la durata, in via sperimentale, di sei mesi e sarà finanziato con contributi di varî enti bolognesi.

Per il momento sarà escluso il trasporto postale, che verrà a suo tempo studiato; come pure è allo studio l'eventuale collegamento con le linee aeree di Milano-Torino e Brindisi.

Nuovo servizio aereo Roma-Tunisi-Tripoli.

È stato inaugurato nell'aprile scorso un nuovo servizio aereo Roma-Tunisi-Tripoli, con frequenza trisettimanale.

Così Tripoli ha ora due comunicazioni aeree con Roma — cioè quella quotidiana, che tre volte la settimana compie il percorso diretto e tre volte il percorso turistico con fermate a Malta e Napoli — e questa che, mentre allaccia più fortemente la Libia alla Tunisia, congiunge la colonia, in sette ore, alla capitale.

L'apparecchio adibito a questo nuovo servizio è un Savoia-Marchetti S. 66, lo stesso trimotore cioè che da alcuni anni compie servizi regolari attraverso il Mediterraneo.

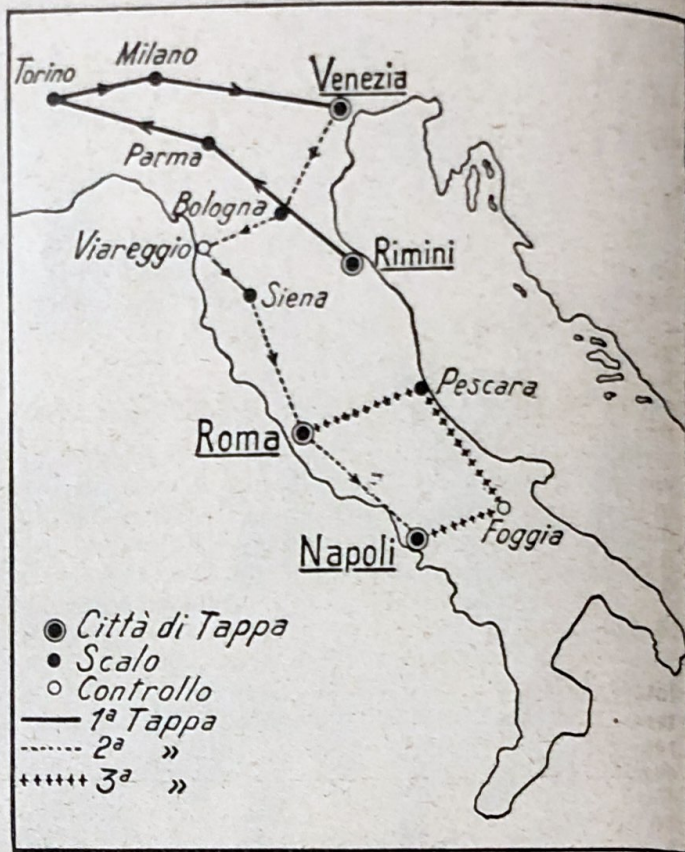
Affermazione del nostro turismo aereo al « Circuito delle Oasi ».

Al Raduno delle Oasi, recentemente concluso sull'aeroporto di Heliopolis, con la disputa del circuito di velocità, su percorso di 166 chilometri, il nostro pilota Giovanni Zappetta, su monoplano a carrello retrattile «F.N. 305», munito di motore Fiat da 180 CV., si è classificato primo, alla media di oltre 300 chilometri orari. Alla gara hanno preso parte 42 concorrenti, rappresentanti le aviazioni della Gran Bretagna, Francia, Germania, Italia, Polonia, Belgio, Austria, Romania,, Egitto e Cecoslovacchia.

Anche sulla gara del circuito i tre apparecchi italiani, — due bimotori del tipo « Ghibli » e l'apparecchio di Zappetta — si sono classificati onorevolmente

L' « F.N. 305 », col quale il pilota Zappetta ha vinto la gara di velocità finale, è un monoplano costruito dai fratelli Nardi di Milano, a carrello retrattile, che ha una velocità massima di 340 chilometri-orari, con motore stellare Fiat A. 70 da 180 CV.

Turismo aereo in Italia: « Il Raduno del Littorio ».

La Reale Unione Nazionale Aeronautica organizza, dal 22 al 29 agosto 1937-XV, una competizione internazionale riservata agli aeroplani di potenza compresa fra 80 e 400 CV., denominata « Il Raduno del Littorio». La competizione, organizzata in conformità dei regolamenti della F.A.I., consta di un avioraduno a Rimini-Riccione (aeroporto di Miramare) e di un circuito con arrivo a Roma (aeroporto del Littorio) il 29 agosto.

Il « Secondo Raduno del Littorio » è dotato dei seguenti premi:

1. premio	L.	8.000
2. premio	»	5.500
3. premio	»	3.500
4. premio	»	2.500
5. premio	»	1.500
6. premio	»	1.000
7. premio	»	1.000
8. premio	»	1.000
9. premio	»	1.000
10. premio	»	500
alla signora pilota prima classificata	»	1.000
alla signora dell'equipaggio meglio classificato	»	500
alla prima pattuglia	»	10.000
alla seconda pattuglia	»	8.000
alla terza pattuglia	»	5.000

Le Sedi provinciali e Sezioni autonome della R.U.N.A. possono partecipare alla competizione anche con pattuglie di tre apparecchi. Nessuna particolare modalità di condotta è prescritta per tale forma di partecipazione, in cui ognuno dei componenti si comporta come concorrente isolato. I tre componenti sono solo legati dalla classifica finale, a cui concorrono con la media dei rispettivi punti guadagnati.

Servizio aereo Roma-Cadice.

Si effettua ora con frequenza trisettimanale, con partenza da Roma il lunedì, mercoledì e venerdì, e da Cadice il martedì, giovedì e sabato, restando invariato l'orario prestabilito.

Bilanci aeronautici.

Due bilanci veramente imponenti, per l'entità degli stanziamenti, sono quelli dell'aeronautica francese e dell'aeronautica inglese per l'anno 1937.

Il bilancio del Ministero dell'Aria in Francia — consistente in un « bilancio ordinario », un « bilancio straordinario per la difesa nazionale » e « crediti a disposizione » — assomma in totale a cinque miliardi e cinquecentosessantasette milioni di franchi, cifra notevolmente superiore a quella dei bilanci precedenti e che può, d'altra parte, essere incrementata dall'aliquota di uno speciale straordinario stanziamento di 5 miliardi, accordato al Ministero dell'Aria in base ad una deliberazione del Consiglio dei Ministri nel novembre 1936, per un piano triennale di rafforzamento della flotta aerea. Con tale aliquota l'aviazione francese potrebbe giungere a disporre di crediti per l'ammontare di 7 miliardi di franchi, cifra doppia dell'ammontare delle disponibilità del 1936.

L'Inghilterra, che, come è noto, ha approvato un piano quinquennale di armamenti per le tre forze armate, supera lo stesso bilancio francese.

Ai 62 milioni di sterline, compresi nel bilancio ordinario del Ministero dell'Aria e nelle sovvenzioni che enti vari debbono corrispondere all'Aeronautica, in base alle decisioni della Camera dei Comuni — che ha approvato il progetto di riarmo esposto nel Libro Bianco, progetto inteso a dare all'Inghilterra un'aeronautica militare *immensamente potente* — l'Inghilterra ha aggiunto la cospicua cifra di 26 milioni di sterline, quale quota parte dell'aliquota annuale degli 80 milioni di crediti straordinari concessi alle forze armate sull'assegnazione di 400 milioni di sterline per la realizzazione del piano quinquennale.

Le disponibilità per l'aviazione inglese sommano pertanto alla cifra di 88 milioni di sterline (pari all'incirca a 8 miliardi di lire italiane). Tale bilancio registra un aumento del 62,85 % rispetto a quello dell'esercizio 1936-37, esercizio che già registrava, rispetto a quello dell'anno precedente, un aumento del 77,50 %.

Il riarmo aereo degli Stati Uniti.

È stato formulato negli Stati Uniti un piano di riarmo aereo, che comprenderà una flotta aerea indipendente da quelle già cospicue dell'esercito e della marina. È stato, infatti, deciso che, entro il 30 giugno 1941, l'armata aerea debba avere 2320 apparecchi di prima linea. Gli impianti a terra saranno adeguati a tanta massa di aeroplani, ed è contemplata la costruzione di sei basi aeree attrezzatissime. Per le basi è prevista la spesa di oltre dieci milioni di dollari. È stato inoltre completato il progetto di ricostruzione della flotta dirigibili.

Estensione dei servizi aerei tedeschi.

È stato recentemente diramato il nuovo orario delle linee aeree tedesche. Un nuovo servizio di particolare importanza sarà quello che collegherà Monaco con Londra, via Francoforte, nello spazio di 4 ore e mezza. Sull'itinerario Berlino-Parigi, via Francoforte, sarà effettuato un secondo servizio per posta e passeggeri. Fra Berlino e Monaco e fra Berlino e Francoforte saranno effettuati quattro servizi regolari ogni giorno in ciascuna direzione; tre servizi giornalieri in ciascuna direzione collegheranno Berlino col distretto della Ruhr e con la Prussia orientale. Si avranno ancora servizi diretti Berlino-Essen-Düsseldorf, e da Düsseldorf due servizi aerei, uno belga ed uno tedesco, saranno eserciti a destinazione di Bruxelles. Durante la stagione estiva sarà

intensificato il servizio tra le grandi città ed i centri balneari, e in generale i servizi domenicali saranno molto intensificati rispetto agli anni scorsi. Attualmente, nei giorni domenicali, si può volare da Berlino a destinazione di Stoccolma, Malmö, Oslo, Mosca, Varsavia, Gleiwitz, Vienna, Roma, Francoforte, Amburgo, Bruxelles, nonchè per la Svizzera e la Spagna. Saranno ora eserciti due servizi addizionali domenicali per Monaco, tre per Lipsia e due per Londra e Copenaghen. Sarà anche gestito un servizio domenicale da Francoforte ad Amsterdam, da Francoforte a Milano e a Roma, e da Amburgo ad Oslo, nonchè fra Amburgo-Londra-Amsterdam.

Apparecchi stratosferici per le linee transatlantiche.

La società di costruzioni aeronautiche « Boeing » ha pressochè ultimato la costruzione di apparecchi stratosferici capaci di altissime velocità, ordinatile dalla « Pan American Airways », che intende impiegarli sulle linee civili transoceaniche. Gli apparecchi del tipo terrestre sono muniti di quattro motori della potenza a terra di 5000 CV. ed hanno la cabina costruita in modo da resistere agli squilibri di pressione atmosferica proprî del volo ad altezze comprese tra i 10 ed i 15 mila metri. I nuovi apparecchi hanno un'autonomia di volo, alla velocità di 530 km. orarî, di circa 6000 chilometri, e nella cabina possono prendere posto 26 passeggeri di notte e 32 di giorno.

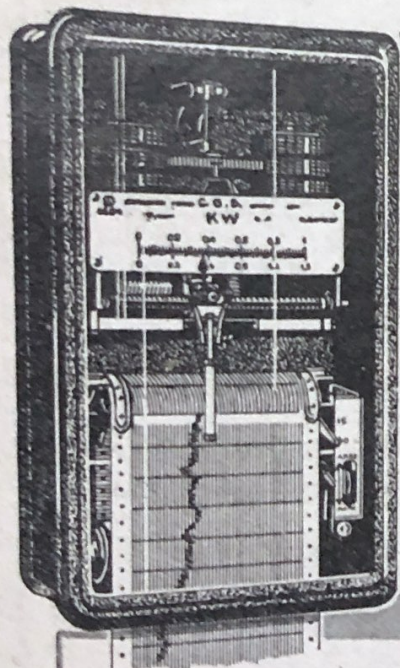
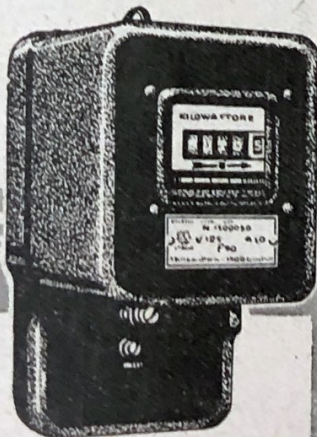
Il traffico sulle linee aeree delle Indie Olandesi.

Notevoli progressi sono stati raggiunti, durante il 1936, dai servizi aerei delle Indie Olandesi. Da statistiche pubblicate dalla « Koninklijk Nederlandsck Indië Luchtvaart Maatschappij » si rileva, infatti, che durante l'anno sono stati trasportati sulla intera rete aerea 13.724 passeggeri, 68.647 chilogrammi di merci e 27.102 chilogrammi di posta. Il maggior numero di passeggeri è stato trasportato sulla linea Bandoeng-Batavia; il servizio merci più intenso si è verificato sulla stessa linea, ma in senso inverso; il trasporto della posta ha avuto la sua maggiore entità sulla linea quotidiana Batavia-Semarang-Surabaia e viceversa.

Nuova linea aerea nell'Africa occidentale.

È stata recentemente inaugurata la linea aerea Dakar-Cotonou, la cui creazione è dovuta alla « Compagnie des Chargeurs Réunis ». La nuova linea agevola il servizio postale fra il Senegal, la Guinea francese, la Liberia, la Costa d'Avorio, la Costa d'Oro e il Dahomey, in quanto è, a Dakar, in corrispondenza con i servizî aerei e con i servizî marittimi che nella capitale del Senegal fanno capo.

Nuovo idrovolante tedesco per i servizi transoceanici.

È recentemente uscito dalle officine della Hamburger Flugzeugbau G.m.b.H., un nuovo idrovolante quadrimotore, che sarà destinato ai servizî della Lufthansa nell'Atlantico settentrionale. Il nuovo aereo, denominato « Ha. 139 », è equipaggiato con motori a compressione Junkers Jumo, ed è catapultabile. È uno dei più grandi idrovolanti del tipo senza scafo centrale che siano stati prodotti sinora, e raggiunge il peso totale di 16 tonnellate. L'ala è costituita da un unico longherone tubolare; la sezione centrale, che è di un sol pezzo, porta un longherone tubolare di acciaio saldato di 16 metri di ampiezza. L'interno di questo tubo è utilizzato come

serbatoio di carburante ed ha una capacità di oltre 6000 litri. I galleggianti sono divisi in 12 compartimenti mediante una parete longitudinale e 5 costole trasversali. I galleggianti sono attaccati all'ala mediante un unico tubo, che corre verticalmente dalla sezione centrale del longherone alare e attraversa il galleggiante.

Caratteristiche generali dell'apparecchio:

apertura alare	m.	27
lunghezza	m.	19,5
altezza	m.	5,2
superficie alare	mq.	117
peso totale	tonn.	16
velocità massima	km./h.	300
velocità crociera	km./h.	250
autonomia	km.	5000

I motori sono 4 ed hanno una potenza nominale di 600 CV. ciascuno.

Servizio aereo Tokio-Peiping.

Alla Camera giapponese il Ministro del Commercio ha comunicato che quanto prima verrà iniziato il servizio aereo regolare tra Tokio e Peiping, ossia tra il Giappone e la Cina del Nord. L'aviazione giapponese e quella cinese collaboreranno a questo scopo. Il tratto da percorrere, via Dairen, è di 2500 chilometri, e verrà superato in otto ore.

Un gigante dell'aria per i servizi aerei transatlantici.

Il Ministero dell'Aria francese, allo scopo di potersi accaparrare sempre più il futuro traffico aereo transatlantico, ha ordinato la costruzione di un prototipo di apparecchio gigante da trasporto. Il nuovo apparecchio, conosciuto provvisoriamente col nominativo di « Cams 161 », è un idrovolante monoplano azionato da sei motori Hispano-Suiza, capaci di sviluppare complessivamente una potenza di 4800 CV. La sua lunghezza sarà di 46 metri e il peso di 40 tonnellate.

L'apparecchio avrà un equipaggio di sei uomini potrà trasportare venti passeggeri, i quali usufruiranno anche di comode cuccette per i viaggi notturni, oltre ad un carico utile di due o tre tonnellate. La sua autonomia dovrebbe essere di 6000 chilometri e la velocità di crociera di 300 chilometri all'ora. Prima di impostare il nuovo apparecchio la Compagnia costruttrice ha fatto iniziare la costruzione di un modello della lunghezza di diciotto metri, perfettamente corrispondente in ogni particolare al tipo gigante.

Gara di alianti con motore ausiliario.

Il dirigente dello sport aereo del Reich ha bandito la prima gara tedesca di alianti con motore ausiliario, che si svolgerà nell'aeroporto sportivo di Rangsdorf dal 5 al 12 settembre 1937. Scopo della gara è quello di determinare il grado tecnico di sviluppo dell'aliante con motore ausiliario e di fornire ammaestramenti e suggerimenti per il suo futuro sviluppo.

Gli apparecchi non dovranno superare un peso in volo di kg. 275, compresa la riserva di carburante per km. 200, in condizioni di calma atmosferica. La potenza del motore a quota zero dovrà superare i 20 cavalli.

Avranno luogo prove tecniche riguardanti l'equipaggiamento strumentale, il peso, l'avvio del motore e la ripiegabilità delle ali, che permetta all'apparecchio di attraversare una porta di m. 3 di altezza e m. 2,50 di larghezza. La gara comprenderà: prova di decollo e di atterraggio, prova di velocità di salita, prova di velocità minima, di velocità massima, prova di consumo di carburante a velocità di crociera. Ognuno degli apparecchi concorrenti dovrà inoltre effettuare due voli di circa km. 150 ciascuno, a destinazione di un aeroporto fissato dalla giuria. Verrà classificata la velocità di crociera raggiunta nel volo di andata e in quello di ritorno.

L'aereo e il servizio cartografico.

Dopo il primo impiego effettuato nella Somalia italiana, in occasione della delimitazione dei confini con la Somalia britannica, l'uso dell'aereo in aiuto alla topografia è andato rapidamente estendendosi. I nuovi, rapidissimi metodi sono stati largamente impiegati durante la guerra italo-etiopica e continuano ad essere

usati attualmente per la costruzione delle carte geografiche dell'Etiopia.

Anche nella lontana Nuova Guinea la cartografia aerea ha avuto ampie applicazioni, ed infatti recentemente vi sono stati rilevati 25 milioni di acri di terreno (= 101.170 kmq). Analogamente è stato fatto nel sud di Sumatra, dove sono stati rilevati 750 mila acri di terreno (= 3035 kmq.).

Nuove importanti applicazioni saranno prossimamente compiute a Giava, Sumatra e Borneo.

Lo studio meteorologico delle rotte atlantiche.

Prosegue attivamente lo studio meteorologico delle rotte aeree per il sorvolo dell'Atlantico del Nord, al fine di ridurre quanto più possibile le zone di maggiore pericolo per la navigazione aerea.

Già da un anno una nave al servizio del Ministero dell'Aria inglese fa la spola attraverso l'Atlantico tra Manchester e New Brunswick. Questa nave, mediante palloncini sonda, che giungono ad una quota di 10.000 piedi (= 3048 m.), studia il regime dei venti. Questi palloncini sono variamente colorati in rosso, bianco e bleu e in base al loro corso viene studiato, per mezzo di uno speciale teodolite, il corso e la forza del vento. I dati ottenuti sono trasmessi al Ministero dell'Aria e qui comparati con le carte sinottiche, che l'ufficio meteorologico del Ministero compila in base ad altre fonti di informazione.

A Norris Arm in Terranova è stata istituita una stazione di osservazione delle temperature prevalenti negli strati superiori dell'atmosfera. Lo studio ha lo scopo di determinare le condizioni di formazione del ghiaccio, che costituisce uno dei grandi pericoli della navigazione aerea.

Mediante questo lavoro preparatorio, quando le nuove linee verranno inaugurate, i piloti potranno essere in possesso di tutte le informazioni necessarie per una navigazione aerea quanto più possibile sicura.

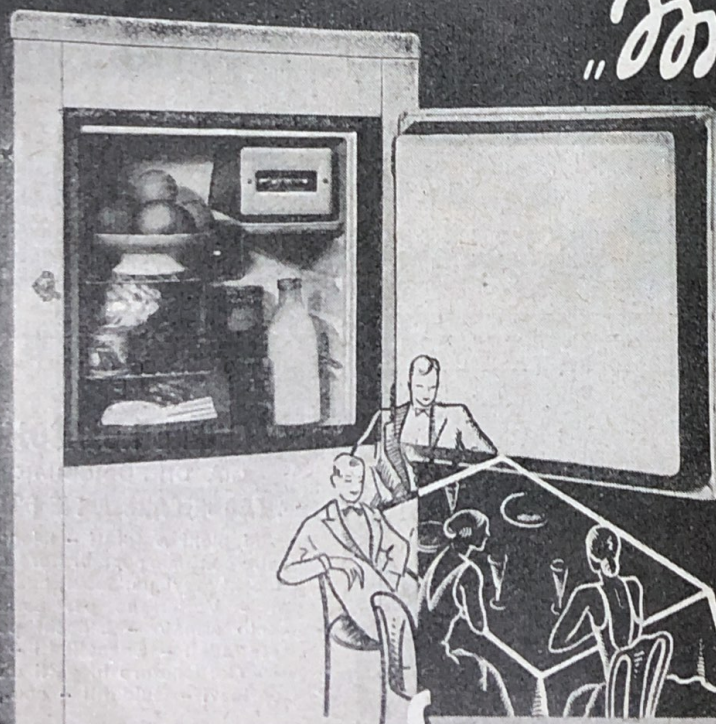
Aeroplani con dispositivi di scrostamento del ghiaccio.

A causa delle incrostazioni di ghiaccio sui bordi frontali degli apparecchi adibiti ai collegamenti aerei transalpini Amsterdam-Francoforte-Milano, la Lufthansa ha dotato i suoi apparecchi di dispositivi così detti di scrostamento. Si tratta di tubi di gomma posti sulle parti frontali delle superficie alari, tubi messi in moto da una pompa ad aria compressa. In questo modo il ghiaccio che si forma viene prima sgretolato e quindi eliminato.

L'aviazione commerciale in Cina.

La Cina, grande per la sua estensione quasi quanto l'Europa, possiede una rete ferroviaria che non supera i diecimila chilometri, mentre la costruzione di nuove linee ferroviarie è resa particolarmente difficile per le condizioni orografiche ed idrografiche del Paese. Pertanto, in Cina lo sviluppo dei trasporti aerei presenta grandi possibilità.

Ecco qualche cifra relativa all'esercizio dell'anno scorso: km. volati 828.832 (10,7% d'aumento); passeggeri trasportati 3113 (81,3% d'aumento); merci trasportate kg. 67.980 (151% d'aumento); bagaglio kg. 40.341 (108% d'aumento); posta kg. 12.912 (115% d'aumento).

I servizi sono disimpegnati, per la Cina settentrionale, dalla « Eurasia Aviation Corp. » (cino-tedesca), e per la parte meridionale del Paese dalla China National Aviation Corp. » (cino-americana).

Brolio
CHIANTI
Casa Vinicola
BARONE RICASOLI
Firenze

SCHEDA DI VOTAZIONE

DA STACCARE E RINVIARE ALLA SEDE DEL T. C. I.

Chiusura della votazione: 31 LUGLIO 1937-XV

Tutti i Soci sono pregati di rinviare la presente scheda alla Direzione Generale del Touring, con la massima sollecitudine: comunque, in tempo utile perchè possa giungere entro il 31 Luglio 1937-XV. La scheda che non conterrà variazioni di sorta varrà come voto di approvazione al Bilancio 1936 e alla rielezione dei Consiglieri e Sindaci scaduti.

Tale scheda sarà rinviata al Touring aperta e affrancata con 10 centesimi. Le schede contenenti variazioni che non consistano in semplici cancellature, dovranno essere affrancate come corrispondenza epistolare (L. 0,50).

Saranno respinte le schede tassate per mancata o insufficiente affrancazione.

NB. – Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il 1º Agosto 1937-XV, iniziandosi alle ore 9.

Votazione del Bilancio Consuntivo del Touring per l'anno 1936.

Approvo il Bilancio presentato dalla Direzione Generale del Touring per l'anno 1936 e le Relazioni del Consiglio e dei Sindaci relative, pubblicati nella Rivista Mensile del Touring «Le Vie d'Italia» *N. 5, Maggio 1937-XV, e nel* «Bollettino d'Informazioni ai Soci» *N. 2, Maggio 1937-XV.*

NB. – Chi non intende approvare, cancelli la dichiarazione sopra scritta.

Votazione per la nomina delle cariche sociali:

Consiglieri uscenti di carica per compiuto triennio e rieleggibili:	**Consiglieri proposti pel triennio 1937 - 1938 - 1939:**
1. Badini Dott. Gr. Uff. Mario.	1. ....
2. Gorla Dott. Ing. Gr. Uff. Giuseppe.	2. ....
3. Johnson Comm. Federico.	3. ....
4. Moro Rag. Comm. Piero.	4. ....
Consiglieri nominati interinalmente dal Consiglio, a termini dell'art. 20 dello Statuto, e rieleggibili:	
5. Bognetti Prof. Gian Piero.	5. ....
6. Vandone Dott. Ing. Prof. Gr. Uff. Italo.	6. ....

Sindaci uscenti di carica e rieleggibili:	**Sindaci proposti per l'Esercizio 1937:**
1. Lonati Rag. Cav. Uff. Angelo.	1. ....
2. Magnocavallo Rag. Cav. Camillo.	2. ....
3. Rocca Dott. Rag. Giambattista.	3. ....

NB. – S'intendono proposti per la conferma in carica i Membri il cui nome non è cancellato e quelli di fronte al nome dei quali non ne viene scritto un altro.

Votazione per la modificazione dello Statuto Sociale:

Approvo le proposte modificazioni agli articoli 5, 6 e 7 dello Statuto Sociale, secondo il testo riportato alla pagina 302 de Le Vie d'Italia *e a pagina 6 del* Bollettino d'Informazioni ai Soci.

NB. – Chi non approva è pregato di cancellare il numero dell'articolo o degli articoli sopra indicati.

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO
ANNO XLIII - NUMERO 5 MAGGIO 1937 - XV E. F.

ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA E STRAORDINARIA DEI SOCI DEL TOURING

A sensi degli articoli 26, 27, 28, 29 e 42 dello Statuto Sociale sono indette per votazione «ad referendum» che si chiuderà il giorno 31 luglio 1937, le Assemblee Ordinaria e Straordinaria dei Soci del Touring Club Italiano.

ORDINE DEL GIORNO DELL'ASSEMBLEA ORDINARIA

1. Relazione del Consiglio Direttivo sull'andamento economico-morale dell'Associazione.
2. Relazione dei Sindaci sul Bilancio consuntivo per l'esercizio 1936.
3. Voto sul Bilancio consuntivo 1936.
4. Elezioni:

a) di quattro Consiglieri, in conferma o sostituzione dei signori: dott. gr. uff. MARIO BADINI; dott. ing. gr. uff. GIUSEPPE GORLA; comm. FEDERICO JOHNSON; rag. comm. PIERO MORO.

b) di due Consiglieri, in conferma o sostituzione dei signori: prof. GIAN PIERO BOGNETTI; dott. ing. prof. gr. uff. ITALO VANDONE, nominati interinalmente dal Consiglio, a termini dell'art. 20 dello Statuto Sociale.

c) di tre Sindaci, in conferma o sostituzione dei signori: rag. cav. CAMILLO MAGNOCAVALLO, rag. cav. uff. ANGELO LONATI e dott. rag. GIAN BATTISTA ROCCA.

ORDINE DEL GIORNO DELL'ASSEMBLEA STRAORDINARIA

Modificazione degli articoli 5, 6 e 7 dello Statuto Sociale (v. Proposte a pag. 302).

Al presente fascicolo è allegata una scheda per votazione «ad referendum» sugli oggetti sopra indicati.

Le schede (a norma degli articoli 31 e 32 dello Statuto Sociale) dovranno essere ritornate alla Sede del Touring non più tardi del 31 luglio 1937.

Lo scrutinio seguirà per cura dei Sindaci il successivo 1° agosto, iniziandosi alle ore 9.

Milano, aprile 1937-XV.

Il Presidente
Sen. CARLO BONARDI

RELAZIONE DEL CONSIGLIO

PER L'ESERCIZIO 1936

SEGUO L'OPERA VOSTRA CON DILIGENZA, VOGLIO DIRE GIORNALMENTE, E CON VIVA SIMPATIA. ABBIATEMI FRA I VOSTRI COLLABORATORI.

MUSSOLINI - 24 GENNAIO 1935-XIII

CONSOCI,

L'anno scorso la nostra Relazione per l'esercizio 1935 si chiudeva con un saluto fervido e commosso a tutti i Combattenti che, adempiendo alla missione civilizzatrice d'Italia e attuando i romani disegni del Duce, creavano l'Impero. Il vittorioso epilogo s'è compiuto con rapidità trionfale, superando ogni migliore speranza: esso rimarrà nella Storia a dimostrare di quali prodigi sia capace il rinnovato spirito di Roma. Sicuri interpreti dell'animo Vostro, vogliamo iniziare il resoconto dell'attività svolta nel 1936 salutando l'alba radiosa dell'Impero.

Nell'ardente atmosfera di questo anno di battaglie vittoriose e di potenti realizzazioni, anche la quotidiana attività del nostro Sodalizio crebbe in fervore di opere costruttive. Proclamato l'Impero, si aperse subito ai nostri sguardi un'ampia visione di nuovi compiti e di nuovi doveri, per divulgare fra gli Italiani la conoscenza degli immensi territori che si stanno faticosamente redimendo dal loro stato di barbarie e di abbandono.

Là dove ferve, gagliarda e sicura, l'opera di rinnovamento *ab imis*, destinata a secondare le ascendenti fortune della Patria, converge oggi l'attenzione e la passione del Touring, che riassume il palpito concorde di mezzo milione di cuori.

Se prima della Vittoria eravam pronti, tutti e ciascuno, a combattere e ad attendere, senza misurare nè il tempo nè il sacrificio, oggi ch l'Impero è un fatto compiuto, noi, tutti e ciascuno, siamo più che mai pronti a moltiplicare i nostri sforzi per valorizzare la Vittoria.

L'impulso e i mezzi della crescente attività ci derivano da Voi, Consoci, che per numero e per fede avete fatto del nostro Sodalizio una delle più forti e feconde comunità turistiche del mondo. Anche quest'anno, pur nel clima duro ed eroico della storia in atto, ragione di conforto è poter constatare che le nostre file si sono accresciute di oltre 26.000 aderenti. Sia questo motivo di compiacimento per Voi, come lo è per il nostro Consiglio, che nelle assise nazionali ed internazionali del turismo, in cui — come in ogni altro campo — il numero è potenza, potrà rappresentare il Touring Club Italiano col prestigio delle sue schiere in aumento.

Consapevoli che l'ampliarsi della nostra già grande Famiglia accresce per il Consiglio la somma dei doveri e delle responsabilità, chiediamo fiduciosi la Vostra attiva, cordiale partecipazione alla molteplice e multiforme vita del Sodalizio. La collaborazione di ciascuno di Voi, che potrà specialmente esplicarsi nel reclutamento di sempre nuovi aderenti, renderà più agevole e proficua la nostra missione, fattasi, dopo la fondazione dell'Impero, più vasta e più ardua. Abbiamo immensi tesori di natura, d'arte, di storia, di fede, di esperienze antiche e nuove da valorizzare, per noi e per il mondo. Una volta ancora l'Italia si offre maestra alle genti. A questo altissimo fine, in nome Vostro, Consoci, nella fausta ora in cui spunta nel cielo d'Italia la luce di una nuova Vita a continuare i gloriosi fasti della Dinastia, rinnoviamo, con umiltà di cuore, l'offerta della nostra fedele fervorosa collaborazione alla Patria, al Re Imperatore, al Duce.

Vediamo ora come si è svolta l'attività nostra nel decorso esercizio, quali riflessi ha avuto sulla nostra **consistenza patrimoniale** e quali possono essere le prospettive per il futuro, nel continuo variare di rapporto fra le rendite e le spese.

Un semplice sguardo al bilancio permette di constatare che nello scorso anno le partite attive, quelle sulle quali principalmente si basano le possibilità del nostro lavoro, segnano un miglioramento, che risulta più notevole per la voce « Valori pubblici e privati », i quali rappresentano quasi la totalità del patrimonio sociale. Questa cifra sale da L. 42.896.705,27 del 1935 a Lire 44.625.948,67, con un incremento di L. 1.729.243,40. La differenza in più non può riflettersi, però, nell'avanzo di bilancio, corrispondendo essa all'investimento delle quote pagate dai Soci Vitalizi inscritti nell'anno, esposte nella parte passiva del Bilancio.

Possiamo confermarVi che non abbiamo derogato dalle più rigide norme sempre adottate nelle nostre valutazioni, e che se l'ammontare delle attività non ha subìto un aumento oltre quello determinato — come abbiamo detto — dall'incremento dei Soci Vitalizi, è perchè abbiamo seguito la norma di passare i nuovi impianti e i nuovi acquisti (di mobili, di pietre litografiche, ecc.) al conto spese. Anche il maggior valore verificatosi sui titoli alla data del 31 dicembre 1936 e determinato dal miglioramento delle quotazioni di Borsa, venne utilizzato per la ricostituzione del fondo fluttuazione valori, fondo che era stato assorbito nel precedente esercizio.

Abbiamo già detto che il numero dei Soci, elemento fondamentale del nostro progredire, è in confortante aumento: siamo 470.961, di cui 257.147 vitalizi e 213.814 annuali, contro 444.493, di cui 247.836 vitalizi e 196.657 annuali, al 31 dicembre 1935, con un incremento di 9311 vitalizi e 17.157 annuali.

Il Bilancio dell'esercizio si chiude con un avanzo di L. 121.296,06 che Vi proponiamo di passare ad aumento del fondo di riserva.

Diamo ora una sintetica rassegna del intensa molteplice attività svolta dal Touring nel passato esercizio.

Cominciamo con un brevissimo accenno alle **pubblicazioni periodiche.** La più importante di esse, la Rivista Mensile *Le Vie d'Italia*, riuscì nel

1936 a rendersi accetta ad un pubblico di lettori ancora più vasto. Migliorata e resa più varia la sua collaborazione, arricchito ed elevato il tono della parte iconografica, essa assolve oggi, con accresciuta efficacia, i suoi altissimi compiti di propaganda culturale, intesa ad una più intima e profonda conoscenza dell'Italia, dell'Impero, delle Colonie.

La Rivista *Le Vie del Mondo* si è pure assicurata nuovi titoli alla considerazione del pubblico, rendendo la sua materia sempre più viva e attuale. Così i grandi problemi della vita internazionale vi hanno avuto esauriente trattazione per opera di studiosi di conosciuta competenza, come non è mancata l'esaltazione della Romanità nel mondo e del contributo dato dagli Italiani al progresso degli altri Paesi. A partire dal gennaio 1937 la Rivista ha abbreviato il suo titolo in *Le Vie del Mondo*, non solo per escludere ogni possibilità di equivoco con la nostra maggiore Rivista, ma anche per meglio definirne il programma di divulgazione geografica universale.

Nel 1936 i Soci ricevettero gratuitamente il volume *Campania* della collezione ATTRAVERSO L'ITALIA; il V volume della GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA, che illustra il ricco patrimonio delle nostre *Stazioni Idrominerali;* la CARTA DELL'AFRICA ORIENTALE AL 3.500.000. Questa Carta, distribuita tempestivamente sul finire del 1935, cioè nel momento stesso in cui si iniziavano le operazioni riuscì particolarmente gradita. Quanto alla GUIDA D'ITALIA, se nessun rinnovato volume della collezione è uscito con la data del 1936, durante l'anno si svolse tuttavia un intenso lavoro, i cui frutti sono venuti maturandosi durante i primi mesi del 1937, nei quali sono apparsi, in ordine cronologico, i seguenti volumi: *Marche, Umbria, Libia, Sicilia e Isole minori, Firenze e dintorni.* E' questo il massimo sforzo compiuto fino ad oggi nell'opera di rinnovamento e di aggiornamento della *Guida d'Italia*, cui si diè principio nel 1930. Il volume *Libia* inizia la suddivisione della guida « Possedimenti e Colonie » in tre volumi distinti: il secondo sarà dedicato all'Africa Orientale Italiana, il terzo ai Possedimenti dell'Egeo.

Nello scorso esercizio vennero pure elaborate importanti pubblicazioni quali: la GUIDA BREVE D'ITALIA; l'ultimo volume della GUIDA PRATICA AI LUOGHI DI SOGGIORNO E DI CURA D'ITALIA: *Le Stazioni dei Laghi, delle Prealpi e degli Appennini;* la continuazione della CARTA D'ITALIA AL 500.000. Essendo esse di competenza del 1937, ne diremo più diffusamente nella Relazione futura.

Della GUIDA AI MONTI D'ITALIA, che il Touring prepara in intensa e preziosa collaborazione col Club Alpino Italiano, apparve, nel mese di luglio scorso, il volume *Masino, Bregaglia e Disgrazia*. Esso è dovuto alla particolarissima competenza del Conte Aldo Bonacossa, Presidente del Club Alpino Accademico Italiano. Frattanto venivano pure impostati e preparati altri volumi. Di essi, quello dedicato al Gruppo delle Grigne, fu pubblicato alla fine dello scorso marzo.

Nel campo dell'**attività cartografica** ci piace ricordare che il Vostro Sodalizio, per eliminare immediatamente tutte le tavole che rappresentavano la situazione precedente alla nostra gloriosa conquista dell'Impero e per solennizzarne la fondazione, fu sollecito a pubblicare una nuova edizione aggiornata dell'ATLANTE INTERNAZIONALE. Nell'intento di collaborare ad una sempre più particolareggiata conoscenza dell'Africa Orientale Italiana, venne continuato il lavoro della CARTA DELL'A. O. I. AL MILIONESIMO, di cui i primi 13 fogli erano stati inseriti ne *Le Vie d'Italia* del 1936; con le altre 12 tavole, spedite agli abbonati di detta Rivista man mano che rinnovavano la loro associazione per il corrente anno, siamo giunti alla 25ª tavola sulle 37 preventivate. Quelle mancanti sono in avanzata fase di lavoro. Il Consiglio pensa di tenere al corrente con ogni cura questa Carta, in base ai nuovi rilevamenti: potrà così essere trasformata, cambiando anche formato, in una eccellente carta stradale.

La CARTA AUTOMOBILISTICA D'ITALIA AL 200.000 incontra il crescente favore degli automobilisti che desiderano conoscere i loro itinerari con ricchezza di particolari. Nello scorso anno è stato pubblicato il 2° volume dell'ATLANTE AUTOMOBILISTICO che, come è noto, di detta carta offre una diversa presentazione. Venne pure pubblicato un prezioso volumetto contenente le 185 piante schematiche dei principali centri italiani, studiate per gli attraversamenti automobilistici. Si può dire che questa pubblicazione non trovi un riscontro altrettanto organico presso gli altri Paesi, ragione per cui ha suscitato nei consessi internazionali il più vivo interesse. All'Assemblea dell'Alliance Internationale de Tourisme, tenutasi a Monaco nel settembre scorso, la Presidenza della stessa classificava la nostra pubblicazione al di sopra di ogni confronto con le opere similari.

L'ATLANTE FISICO-ECONOMICO D'ITALIA è oggetto delle migliori cure e di tutte le nostre sollecitudini. Sarà fatto ogni sforzo perchè esso possa essere pronto per il termine prestabilito (luglio 1938). La nostra Sezione Cartografica ha fatto fronte ad un altro lavoro di particolare importanza: la continuazione, cioè, della cartografia per l'« Enciclopedia Italiana ». Nel 1936, per i volumi 29, 30, 31 e 32 della grande opera vennero eseguite e consegnate 15 carte. Questa fortunata collaborazione, che ha avuto inizio sotto gli auspici del Duce, costituisce un'altra prova dell'alto apprezzamento cui è giunta la produzione cartografica del nostro Sodalizio.

Nel campo della **propaganda alberghiera**, sembra anzitutto degno di nota il conferimento di un carattere più strettamente tecnico alla Rivista *L'Albergo in Italia*. Limitata la sua sfera di interesse agli innumerevoli problemi della costruzione, degli impianti, degli arredi, dei materiali, della organizzazione in rapporto all'industria alberghiera, ed escluse le trattazioni turistiche o le illustrazioni locali, che trovano sede più adatta in altre pubblicazioni del nostro stesso Sodalizio, la Rivista è diventata un campo di indagine e di studio alla ricerca delle vie del progresso alberghiero, ed una guida preziosa per gli albergatori che intendano seguirle. In una prima fase di innovazione, la Rivista fu resa trimestrale, ma dal gennaio dell'anno in corso, ha preso ad uscire con frequenza bimestrale.

In seguito all'istituzione dell'« Ente Nazionale Fascista di addestramento per i Lavoratori d'Albergo », cui è demandata l'istituzione e la direzione delle « Scuole Professionali Alberghiere », anche l'organizzazione di quella diretta dal no-

stro Sodalizio a Milano venne rimessa alle cure degli organi sindacali competenti. La *Mostra delle Forniture Alberghiere* ha avuto esito soddisfacente anche alla Fiera di Milano del 1936.

La **propaganda forestale** ha secondato l'intensa valorizzazione dell'attività rurale, operata dal Fascismo, e il grandioso sviluppo della bonifica integrale: il problema forestale italiano è assurto così ad un'importanza che non trova riscontro nel passato, e specialmente durante l'assedio economico — di trista memoria — la funzione economica dell'albero si è manifestata in tutta la sua importanza, mostrando come fossero giuste e intonate alle reali condizioni del Paese quelle direttive che *L'Alpe* segue costantemente da decenni. Un numero speciale della scorsa annata « I Boschi italiani e le sanzioni » costituisce una interessante rassegna dei vari problemi suscitati dalle sanzioni nel campo della produzione forestale, e, in una serie di 15 articoli, dovuti ad uno scelto nucleo di ben noti studiosi delle discipline forestali e tecnico-forestali — primo fra di essi S. E. Arrigo Serpieri — tratta delle possibilità di un futuro affrancamento della nostra economia forestale in ogni singolo campo.

Nel corso del 1936 il Touring ha anche pubblicato il I volume de *Il Volto agricolo dell'Italia*, opera intesa a mettere in giusta luce le intime connessioni fra agricoltura e paesaggio. L'opera, di cui il Duce nostro si è compiaciuto di accettare la dedica, è una magnifica sintesi delle caratteristiche più salienti della nostra agricoltura. Il testo è stato redatto, con rara competenza, dal Senatore Arturo Marescalchi; la parte iconografica è ricchissima e trattata con particolare cura; l'eleganza complessiva dell'edizione ha suscitato la più viva ammirazione. Anche in essa è trattato ampiamente della selvicoltura del nostro Paese e dei problemi ad essa inerenti.

Alle quattro **Escursioni** e al **Campeggio,** organizzati dal Touring nello scorso anno, i Soci rinnovarono la loro cordiale adesione e parteciparono, come sempre, numerosissimi. Nel maggio venne effettuata un'Escursione-Crociera da Genova al Golfo di Napoli, con il « Rex » e il « Conte di Savoia », integrata da gite a Capri, alla Penisola Sorrentina, alla Riviera Amalfitana, a Pompei, a Ercolano, a Paestum, a Cuma, al Vesuvio e ai Campi Flegrei. In giugno ebbe luogo un'Escursione ai Campi di Battaglia, dal Pasubio all'Altipiano di Asiago e al Monte Grappa.

Il VI Campeggio si svolse a 2235 m., in Val Salarno, Gruppo dell'Adamello, la cui massima vetta fu raggiunta da quasi tutti i campeggianti. Una riuscitissima Escursione in Ungheria, organizzata nel settembre, permise a un centinaio di Soci di rendere anche un devoto omaggio alle Tombe dei soldati italiani morti in prigionia a Budapest e a Györ. Con un'Escursione a Siena, nel Volterrano, in Maremma, all'Argentario e all'Amiata si chiuse la serie delle manifestazioni del 1936.

L'**opera dei Consoli** è pur sempre degna di essere citata all'ordine del giorno per passione, disinteresse, fervorosa iniziativa.

L'eletta schiera di questi nostri benemeriti Collaboratori continua ad accrescersi: essi offrono la preziosa e solerte opera loro in molti e svariati campi: dalla propaganda per la iscrizione di nuovi Soci, alla consulenza su questioni turistiche, alla revisione delle bozze delle nostre Guide, all'aggiornamento delle nostre Carte, all'appoggio presso le Autorità locali, al servizio degli affiliamenti e delle segnalazioni stradali, ecc.

Al 31 dicembre 1936 i Consoli del T. C. I. erano per le varie categorie 10.739, con un aumento di 500 circa rispetto al 1935.

Fra di essi, il Sodalizio annoverava 1203 Consoli Militari presso i Corpi del R. Esercito, della R. Aeronautica, della Regia Guardia di Finanza e della M. V. S. N.; 91 Consoli Navali sulle Navi della R. Marina e della Marina Mercantile; 1100 Consoli fra Universitari e Scolastici nelle R. Università e negli Istituti di Istruzione Media e Superiore, e finalmente 310 Consoli all'Estero.

A tutti questi nostri egregi e volonterosi Amici vada la riconoscenza del Touring per l'opera efficacissima da essi prestata in tutti i campi e principalmente in quello della propaganda.

Il **Servizio di Informazioni Turistiche** ha esplicato la sua attività col crescente favore dei Soci. Vennero date informazioni su piani di viaggio, itinerari stradali e ferroviari, condizioni di transitabilità dei valichi alpini e appenninici, stato delle strade, scelta delle villeggiature ai monti, al mare e ai laghi, tariffe di alberghi, condizioni della neve nelle stazioni invernali, bibliografia turistica e alpinistica; infine per tutta la materia che può avere attinenza col turismo.

Il **Servizio di Consulenza Legale** ha fornito ai Soci numerosi consigli verbali e scritti in materia di interpretazione di leggi e di regolamenti aventi attinenza alla complessa materia della circolazione stradale e alla disciplina del turismo nelle sue varie manifestazioni. Importante il contributo che questo Ufficio dà alla corretta osservanza delle norme di legge e alla loro più esatta conoscenza attraverso i cordialissimi rapporti esistenti con le varie branche dell'Amministrazione Governativa, la quale è sempre prodiga al Sodalizio di informazioni, di notizie e di chiarimenti. Del resto, il Touring partecipa attivamente ai lavori di importanti Commissioni Ministeriali, quale quella per l'unificazione dei Regolamenti Urbani di Circolazione e quella preparatoria per la Riforma del Codice della Strada.

Pure notevole l'opera di potenziamento del **turismo internazionale** nelle sue varie manifestazioni, esplicata dal Touring con la cordiale efficace collaborazione alle Associazioni similari dell'estero e soprattutto all'Alliance Internationale de Tourisme — l'Ente che raggruppa tutti i Touring Clubs del mondo, con una massa di oltre 8 milioni di aderenti — collaborazione prestata anche a mezzo di convegni, assemblee, congressi.

Un altro contributo allo sviluppo del turismo internazionale e, ciò che più interessa, a favore dell'afflusso in Italia degli automobilisti stranieri, è dato dal **Servizio Documenti Doganali** (Trittici e « Carnets de passages en douane »).

L'esistenza complessiva dei depositi cauzionali fatti dai nostri Soci automobilisti per ottenere trittici o « carnets » cauzionanti l'importazione temporanea all'estero delle vetture automobili, alla fine del 1936 ammontava a L. 5.312.314. La somma è lievemente inferiore a quella dello scorso anno, poichè la preferenza dei Soci va sempre più accentuandosi verso il cauzionamento con forma assicurativa. Per cui, sempre nell'intento di facilitare i nostri Soci, abbiamo convenuto con

le varie Società di Assicurazione, con le quali è stata stipulata a suo tempo la Convenzione per il cauzionamento dei documenti doganali, uno speciale trattamento per le vetture utilitarie: ad esempio, per la vettura Fiat 500 il «carnet de passages» viene a costare complessivamente la somma di L. 57.30.

Per facilitare i Soci ciclisti abbiamo stipulato con l'Anonima Infortuni una convenzione per il cauzionamento delle speciali tessere e dei trittici, per l'importazione temporanea dei velocipedi all'estero, evitando il deposito doganale.

All'**Istituto Sperimentale Stradale,** gestito in comune col R.A.C.I., registriamo ancora, per il 1936, l'incessante lavoro dedicato alle prove di laboratorio per conto dell'Azienda Autonoma Statale della Strada, per conto delle Provincie, dei Comuni e di molti impresari e produttori di materiali stradali. Dal 1923 a tutto il 1936 il laboratorio dell'Istituto ha già provato oltre 9000 campioni, mentre questo rilevante lavoro di prova e controllo dei materiali non ha impedito di sviluppare ancora l'attività nel campo delle ricerche e degli studi: sono soprattutto tali ricerche ad esigere, accanto al naturale perfezionamento degli impianti, lo studio di attrezzamenti speciali e l'acquisto di nuovi apparecchi, come quelli del nuovo reparto, quasi ultimato, per gli esami petrografici e per lo studio dei terreni; ramo quest'ultimo finora quasi trascurato in Italia, dove i problemi di strade nuove su terreni instabili solo ora si affacciano con tutte le loro esigenze per le strade di bonifica e, ancor più, per le strade dell'Impero. Fra gli studi più recenti e più attuali, ricordiamo quelli relativi alle miscele di catrame e polveri asfaltiche, dai quali giustamente tanto si attende, a vantaggio della nostra autarchia economica, per quanto riguarda l'approvvigionamento dei materiali di copertura. L'autorità dell'Istituto ebbe ancora occasione di affermarsi in numerose Commissioni di studio nazionali e internazionali; ricordiamo, fra le altre, quelle del Consiglio Nazionale delle Ricerche per lo studio delle norme di accettazione dei materiali, (la speciale Sottocommissione incaricata dello studio dei metodi di prova per i materiali bituminosi tenne le sue riunioni presso lo stesso Istituto, traendo dalla pratica del nostro Laboratorio i principali riferimenti per lo svolgimento del suo lavoro) e la Commissione Internazionale per il Vocabolario tecnico in sei lingue.

La Rivista *Le Strade* ha continuato ad attuare il programma di miglioramento, perfezionando la sua veste tipografica, allargando la cerchia dei suoi collaboratori, fra i quali si possono oggi contare i nostri tecnici più esperti nei vari argomenti stradali e urbanistici. L'istituzione dei premi speciali del nostro Sodalizio, oltre a quello della Fondazione ing. Massimo Tedeschi, per le migliori memorie pubblicate nell'anno, è stata accolta dai collaboratori con viva compiacenza.

La *Commissione Miglioramento Strade* tenne, in aprile del 1936, la sua consueta adunanza annuale, con l'intervento di numerose autorità e con la partecipazione di gran numero di Ingegneri Capi di Uffici Tecnici Provinciali e Comunali, per discutere l'importantissimo problema dell'approvvigionamento dei materiali bituminosi in regime di sanzioni e delle provvidenze tecniche per superare le difficili contingenze del momento e per orientare i provvedimenti della costruzione e della manutenzione stradale verso la nostra integrale autarchia. Con la fine del 1936, l'ing. Italo Vandone ha desiderato lasciare la direzione dell'Istituto Sperimentale Stradale e della Rivista *Le Strade*, tenute rispettivamente per 15 e 18 anni con l'autorità che tutti gli amici del Touring gli riconoscono. A questi amici siamo tuttavia lieti di assicurare che non per questo il consiglio e la parola dell'ing. Vandone verranno meno a vantaggio del Touring: proprio in occasione della presente Assemblea siete chiamati a ratificare la sua nomina a Consigliere del Sodalizio, nomina che da parte del Consiglio dell'Istituzione ha già avuto luogo interinalmente, a termini dell'art. 20 dello Statuto.

Le **Segnalazioni Stradali.** Anche in questo campo — nonostante le difficoltà contingenti — ci siamo sforzati di fare tutto quanto era possibile perchè l'attività non s'interrompesse o diminuisse .E questo non solo per non creare pause in uno dei rami di quel complesso di provvidenze che accompagnano lo sviluppo del turismo, ma anche per far sì che l'attrezzatura segnaletica delle nostre strade si trovasse convenientemente ampliata e aggiornata, per ricevere, una volta cessato l'assedio economico, l'afflusso delle correnti automobilistiche straniere, che era lecito presumere avrebbe ripreso con grande intensità.

Non solo siamo riusciti nell'intento prefissoci, ma, assillati pure dalla necessità di sfruttare al massimo grado il materiale di cui si poteva disporre, abbiamo raggiunto il risultato, ricorrendo a nuovi metodi di lavorazione, di migliorare la qualità delle nostre segnalazioni, pur risparmiando nella materia prima. Il risultato dei nostri sforzi durante il 1936 si riassume nella cifra di 12.088 cartelli collocati, contro 11.616 dell'anno precedente. Degno di nota è il fatto che quasi il 50 % dei cartelli predetti sono muniti di apparecchi catarifrangenti.

Ed a questo proposito, ci sia consentito ricordare ancora una volta come questa diffusione delle segnalazioni luminose in Italia, prima seriamente ostacolata dall'elevato prezzo degli apparecchi riflettenti, che incidendo in misura eccessiva sul costo dei cartelli ne rendeva oltremodo onerosa l'applicazione, sia stata resa possibile soltanto quando il nostro Sodalizio potè disporre di un tipo proprio di apparecchi catarifrangenti che, svincolatolo dalla servitù verso terzi, gli permise di ridurre il costo delle tabelle a limiti molto modesti e facilmente accessibili.

Tenendo conto delle notevoli economie che questa iniziativa ha fatto realizzare alle pubbliche Amministrazioni, è facile arguire come l'opera nostra abbia raggiunto in questo campo uno scopo degno della maggiore considerazione; essa ha assunto il carattere di un vero e proprio fiancheggiamento degli Enti pubblici per conseguire finalità di grande e generale utilità.

Anche nel corso del 1936 la propaganda per i **carburanti sussidiari** si è svolta attivissima, con la partecipazione ai vari Concorsi nazionali per autoveicoli azionati dai carburanti suddetti ed alle diverse Commissioni governative incaricate dello studio di tale problema, nonchè al Congresso Internazionale tenutosi a Budapest nel mese di settembre.

Il **Villaggio Alpino.** Anche per il XV esercizio i risultati di questa nostra Colonia Alpina possono considerarsi soddisfacenti. Le quote dei

Soci Patroni sono aumentate di 2, salendo complessivamente a 156, per L. 780.000. Le quote dei Soci Fondatori sono aumentate di 9, per l'importo di L. 900.

Furono introitate L. 54.032,35 per contributi destinati alla gestione estiva e invernale, nonchè L. 56.000 per interessi sull'ammontare delle quote dei Soci Patroni. Fra le entrate più cospicue notiamo quelle di L. 4.000 della Famiglia Pandini; di L. 10.000 della Banca Commerciale Italiana; di L. 8.000 della Cassa di Risparmio di Milano; di L. 22.250,70 versate da persone, Ditte e Comitati patrocinatori di bambini poveri. Vennero inoltre offerte L. 10.000 dai signori Arnaldo e Dora Fontana Roux, per onorare la memoria della Madre, morta nell'anno, benemerita anch'essa del Villaggio.

Le spese per la gestione estiva ammontarono a L. 62.691 e quelle per la gestione invernale a L. 50.243,60. Poichè i fanciulli ospitati nella stagione estiva furono 289 per 8766 giornate e nella stagione invernale 60 per 5460 giornate, si ha una spesa media per giornata e per fanciullo di L. 7,15 per l'estate e di L. 9,20 per l'inverno, ossia L. 7,94 come media per le due stagioni, in confronto di L. 7,38, media dell'esercizio 1935.

Anche per il 1936 siamo debitori della più viva riconoscenza alle egregie persone che hanno dedicato una parte non indifferente del loro tempo alla sorveglianza e al funzionamento della Colonia, con alto spirito di abnegazione e con vantaggio grandissimo del benessere fisico e spirituale dei nostri piccoli ospiti.

La morte del dottor Marco De Marchi, Consigliere del Sodalizio e insigne, munifico nostro benefattore, al quale già era stato dedicato il grande piazzale centrale del Villaggio, ci ha privato di un Amico prezioso. L'assegnazione di lire duecentomila, che la sua diletta Consorte, interpretandone la volontà, ha donato al Villaggio perchè aumentasse il numero dei suoi piccoli ospiti, consentirà la creazione di una nuova villetta, che porterà i nomi di Rosa e Marco De Marchi, uniti ancora una volta in questa Opera di bene, come sempre lo furono in ogni iniziativa che fiorisse dal cuore buono e generoso del Defunto.

CONSOCI,

Vi abbiamo tracciato rapidamente il quadro delle nostre attività massime, tralasciando volutamente l'illustrazione di opere, pure importanti, che potrebbero costituire il nucleo vitalissimo di altri Istituti di minore efficienza. Il Consiglio Vostro, confortato dall'appoggio prezioso delle superiori Gerarchie e in particolare da quello del Ministero per la Stampa e la Propaganda, è persuaso che, anche attraverso una rapida sintesi, potrete convincervi come il Sodalizio sia non solo un organismo capace di rendere utili servizi ai propri inscritti, ma anche si dimostri sempre meglio aderente alla vita del Paese.

Occorre infine por mente anche agli aspetti materiali della gestione. Se l'attività del Touring non deve subire diminuzione, anzi, se deve accrescersi, com'è nelle intenzioni dei suoi Dirigenti e certo anche nelle aspirazioni e nella volontà dei Soci, è necessario provvedere ad un aumento delle risorse economiche. Si tratta di scegliere fra due soluzioni: o limitare i vantaggi che i Soci ritraggono dal Sodalizio, e restringere quindi l'attività dell'Istituto a un minor numero di funzioni e di servizi utili al progresso del turismo e alla sua missione propagatrice di cultura nel Paese; oppure affrontare, nel loro stesso interesse, il piccolo sacrificio di un aumento della quota sociale.

Il primo termine del dilemma non essendo da prendersi in considerazione, perchè tutto ciò che non progredisce è già virtualmente in decadenza, il Consiglio è venuto nella determinazione di risolvere il problema attenendosi al secondo.

Per la nostra Istituzione valgono le ragioni che hanno determinato l'aumento di prezzo di altri prodotti e specialmente della carta, dipendente essenzialmente dal maggior costo delle materie prime.

Vi esortiamo perciò di approvare unanimi la proposta di modificazione da apportarsi allo Statuto Sociale, che qui in calce Vi trascriviamo nel testo preciso e che eleva per l'esercizio 1938 e seguenti la quota dei Soci annuali da L. 15 a L. 22 e quella dei Vitalizi da L. 250 a L. 350.

Siamo sicuri che ogni Socio avrà coscienza dell'opportunità di questa proposta, contenuta nei limiti necessari e soprattutto non proibitiva per alcuno.

L'affetto Vostro per l'Istituzione farà presto dileguare il tenue senso di contrarietà che sempre si manifesta in ognuno di noi quando ci venga richiesto un contributo finanziario maggiore di quello che eravamo abituati ad offrire; ma siamo certi che, votando la proposta, sentirete di avere con essa bene provveduto al Vostro stesso vantaggio, poichè al piccolo sacrificio corrisponderà il maggiore incremento e la migliore fortuna del Sodalizio che Voi tutti amate e considerate con orgoglio come veramente degno della nuova Italia imperiale.

IL CONSIGLIO DEL T. C. I.

PROPOSTE DI MODIFICAZIONE DELLO STATUTO SOCIALE

TESTO ATTUALE	TESTO PROPOSTO
Art. 5 - I Soci Vitalizi inscritti dopo il 31 dicembre 1935, pagano, una volta tanto, L. 250 se residenti nel Regno, L. 400 se residenti all'Estero.	*Art. 5* - I Soci Vitalizi inscritti dopo il 31 dicembre 1937 pagano, una volta tanto, L. 350 se residenti nel Regno, Impero, Possedimenti e Colonie; L. 500 se residenti all'Estero.
Art. 6 - I Soci Annuali pagano una tassa d'entrata di L. 2 una volta tanto; un'unica quota di Lire 15 all'anno se residenti nel Regno; di L. 25 se residenti all'Estero, oltre all'importo dei bolli di quietanza.	*Art. 6* - I Soci Annuali pagano una tassa di entrata di L. 2 una volta tanto; un'unica quota di L. 22 all'anno se residenti nel Regno, Impero, Possedimenti e Colonie: di L. 32 se residenti all'Estero, oltre all'importo dei bolli di quietanza.
Art. 7 - Al Socio Annuale che tramuti la sua inscrizione in quella di Socio Vitalizio, sarà computato l'importo delle quote che avesse pagato per gli anni successivi a quello in cui effettua il passaggio a Vitalizio e saranno bonificate L. 10 per la quota dell'anno in corso, qualora essa sia già stata da lui versata.	*Art. 7* - A favore del Socio Annuale che tramuti la sua inscrizione in quella di Socio Vitalizio sarà computato l'importo della quota pagata per l'anno in corso e quello delle quote eventualmente già pagate per gli anni successivi.

RELAZIONE DEI SINDACI

SUL BILANCIO CHIUSO AL 31 DICEMBRE 1936

Per coloro che, prima dell'esame analitico del Bilancio, desiderano conoscere se la gestione finanziaria sia stata nel suo complesso attiva o passiva, comunichiamo anzitutto che esso si chiude al 31 dicembre 1936 con un avanzo di Lire 121.296,06. Bilancio, dunque, migliore del precedente. Nè questa constatazione iniziale è il solo motivo del nostro compiacimento.

Gli eventi che ebbero inizio nel 1935 e si risolsero gloriosamente nel maggio dello scorso anno si ripercossero in modo favorevole sulla nostra economia nazionale e, quindi, sulle quotazioni dei titoli; per cui i risultati dell'esercizio testè chiuso beneficiano, oltre che dell'avanzo suddetto, anche della iniziata ricostituzione del fondo di fluttuazione titoli, il quale — assorbito per intero nell'esercizio precedente — riappare oggi nella cifra di L. 696.797,97.

Questo miglioramento delle quotazioni ha permesso alla nostra Amministrazione di valutare con criteri di assoluta rigidezza le altre attività sociali, attribuendo a spese ordinarie di gestione somme che si potevano anche calcolare ad incremento del patrimonio.

Di ciò possiamo renderci facilmente conto quando constatiamo che nelle attività patrimoniali non figura alcuna cifra relativa a spese di impianto per le opere di lunga lena, iniziate o proseguite nel corso dell'anno, opere che potevano essere attribuite a diversi esercizi, col risultato di migliorare la cifra dell'attivo.

Nella parte passiva non figurano debiti veri e propri, astrazione fatta dei residui del dicembre, ormai tutti chiusi; le appostazioni di questa parte del Bilancio riflettono giri di conti, fondi a disposizione, riserve e anticipazioni fatte dai Soci: quest'ultime per ovvie ragioni di competenza.

Se al complesso di tali passività aggiungiamo il patrimonio sociale e il fondo di riserva aumentato dal residuo attivo dell'esercizio 1936, si raggiunge la cifra di 61.398.878,49, che pareggia la cifra totale dell'attivo.

L'andamento delle rendite è sempre in funzione dell'incremento del numero dei Soci; è questo numero che sta, dunque, alla base di pressochè tutta la nostra attività. Segnaliamo quindi, con vera soddisfazione, l'ininterrotto accrescersi di essi nelle due categorie dei Vitalizi e degli Annuali, i quali ultimi fanno sempre buona accoglienza alla concessione di poter diventare Vitalizi pagando la relativa quota a rate; questa disposizione permette infatti anche ai meno abbienti di far parte a vita della Famiglia del Touring. I maggiori introiti dovuti all'aumento dei Soci hanno contribuito ai soddisfacenti risultati del Bilancio, compensando qualche cespite meno fiorente per il fatto che l'Amministrazione ha dedicato particolarissime cure a rendere più adeguate ai tempi e alle cresciute esigenze dei Soci — senza corrispondenti aggravi a loro carico — tutte le pubblicazioni del Sodalizio, specie le due riviste principali: *Le Vie d'Italia* e *Le Vie del Mondo*.

I Sindaci hanno quotidianamente seguito l'attività del Touring, controllando diligentemente ogni erogazione di fondi.

Proponiamo, quindi, alla Vostra incondizionata approvazione il Bilancio Consuntivo dell'Esercizio 1936 e il relativo Rendiconto delle rendite e delle spese. Sicuri poi di interpretare fedelmente il Vostro pensiero, esprimiamo la più viva soddisfazione al Consiglio, alla Direzione, alla eletta schiera dei Funzionari, che fervorosamente si prodigano per le crescenti fortune del Touring.

L'ordine del giorno per l'Assemblea Straordinaria Vi chiede di consentire ad un aumento della quota di associazione, sia per i Soci Annuali sia per i Vitalizi. La relazione del Consiglio dà esaurienti spiegazioni del provvedimento, che noi Vi preghiamo di rendere esecutivo col Vostro voto. Esso avrà significato di consenso alla vasta e complessa opera che il Consiglio ha compiuto e nella quale si propone di persistere, sulle orme gloriose della tradizione del nostro Istituto.

Milano, 22 Marzo 1937-XV.

I SINDACI: **Dott. Rag. G. B. ROCCA - Rag. C. MAGNOCAVALLO - Rag. A. LONATI**

BILANCIO CONSUNTIVO

Situazione patrimonial

ATTIVITÀ

		Nominali					
Valori pubblici e privati:							
Rendita	5 %	L. 9 549 000	L.	8 751 658	50		
Buoni Tesoro Novennali	4 e 5 %	» 9 635 000	»	9 172 501	50		
Obbligazioni delle Venezie	3.50 %	» 1 514 000	»	1 124 145	—		
N. 606 Obbl. Debito Redimibile	3 %	» 303 000	»	184 830	—		
» 12817 Cart. Fond. Venezie, Sarde, Monte dei Paschi, Cassa Risparmio Bologna, Cassa Risparmio Milano, Ist. Cred. Fond. Roma	4 %	» 6 158 500	»	5 964 631	40		
» 1740 Obbl. Cons. Op. Pubbl. - Roma	4.50 %	» 870 000	»	859 580	77		
» 2314 » » » » »	5 %	» 1 157 000	»	1 132 818	70		
» 1300 » Ist. Cred. Op. Pubbl. Utilità - Roma	6 %	» 650 000	»	619 892	—		
» 381 » Risanamento Napoli	5 %	» 190 500	»	154 305	—		
» 200 » Ferrovie del Tirreno	5 %	» 100 000	»	91 000	—		
» 574 » Prest. Unif. Napoli	5 %	» 57 400	»	38 171	—		
Azioni di Società Immobiliari			»	15 332 413	80		
Azioni della Società Anonima per la Sede del Touring:							
N. 11950 (di cui N. 4392 acquistate coi contributi dei Soci del Touring Fondatori della Sede)			»	1 195 000	—		
Diversi			»	5 001	—		
						44 625 948	67
Conti Correnti presso Banche e Cassa			L.			552 631	59
Attività diverse relative alla Sede			»			346 749	02
Guida d'Italia del T. C. I.: Edizione in lingua italiana (19 volumi), esistenza			»			163 084	—
Guida d'Italia del T. C. I.: Ediz. in francese, inglese, tedesco (10 vol.), esistenza			»			43 335	—
Guida dell'America Latina: Edizione in spagnolo e in italiano, esistenza			»			4 525	—
Carta d'Italia del T. C. I. al 250.000: Valore dell'esistenza			»			44 129	20
Carta Automobilistica al 200.000: Valore dell'esistenza			»			169 069	—
Attraverso l'Italia: Valore dell'esistenza dei primi 6 volumi			»			114 966	—
Il volto agricolo dell'Italia: Valore dell'esistenza			»			96 185	—
Grande Atlante Internazionale: Valore dell'esistenza			»			211 020	—
Pubblicazioni diverse: Valore delle esistenze			»			283 911	70
Minuterie: Varie per i Soci, placche per Affiliati e Consoli, ecc.			»			61 922	85
Biblioteca: Valore dei doni e degli acquisti esposta per memoria in			»			1	—
Mobili, macchine e pietre litografiche incise			»			293 938	—
Depositi presso terzi a cauzione			»			6 588	80
Valori di terzi in deposito: per trittici doganali			»			5 312 314	—
diversi			»			379 256	50
Residui attivi di gestione e ratei titoli vari			»			2 007 565	70
Gestioni diverse: Villaggio Alpino del Touring (ammontare delle attività al 31 Dicembre come da bilancio)			L.	2 886 242	01		
Istituto Sperimentale Stradale - Sede, attrezzi e macchinario			»	625 997	60		
						3 512 239	61
Spese anticipate di competenza dell'Esercizio 1937			L.			3 169 497	85
			L.			61 398 878	49

DELL'ESERCIZIO 1936

al 31 Dicembre 1936

PASSIVITÀ

Voce	L.	c.	L.	c.	L.	c.
Quote versate dai Soci annuali per il 1937:						
Rinnovazioni Italia N. 97.663 . . a L. 15 L.	1 464 945	—				
» Estero » 1.149 . . » » 25 »	28 725	—				
N. 98.812		—	1 493 670	—		
Nuove iscrizioni Italia N. 3.749 . . a L. 17 L.	63 733	—				
Nuove iscrizioni Estero » 116 . . » » 27 »	3 132	—				
N. 3.865			66 865	—	1 560 535	—
Quote anticipate dei Soci quinquennali . . . . L.					80 800	—
Soci Vitalizi a pagamento rateale . . . . »					978 863	95
Impegni varî di bilancio per pubblicazioni diverse, cartelli indicatori, indennità di licenziamento al personale, ecc. . . . . »					1 667 627	13
Anticipazioni di Soci e varie pel 1937 per abbonamenti a « Le Vie d'Italia », a « Le Vie del Mondo », a « L'Albergo in Italia », a « L'Alpe », a « Le Strade », supplementi varî, ecc. . . . . »					2 381 023	95
Fornitori e diversi . . . . »					1 309 677	40
Depositi a cauzione . . . . »					10 000	—
Valori di terzi in deposito: per trittici doganali . . . . »					5 312 314	—
diversi . . . . »					379 256	50
Gestioni diverse:						
Villaggio Alpino del Touring (contropartita) . . . . . L.			2 886 242	01		
Istituto Sperimentale Stradale - idem . . . . . . »			625 997	60	3 512 239	61
Fondo fluttuazione Valori . . . . L.					696 797	47
					17 889 135	01
Patrimonio sociale:						
a) N. 237.974 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1935 . . . . L.			37 097 825	—		
N. 7.760 » » iscritti nell'anno:						
Italia N. 7.638 . . . . . . »			1 618 450	—		
Estero » 122 . . . . . . »			44 400	—		
N. 245.734 Soci Vitalizi al 31 Dicembre 1936 . . . . L.			38 760 675	—		
Supplementi di L. 50 pagati al 31-12-35 N. 14.611 . . L.	730 575	—				
Supplementi di L. 50 pagati nell'anno » 18 . . L.	900	—	731 475	—		
Fondo totale di garanzia dei Vitalizi . . . . L.			39 492 150	—		
b) Soci del T. C. I. Fondatori della Sede:						
Contributi al 31 Dicembre 1935 . . N. 4.367 quote						
Nuove quote sottoscritte nel 1936 . . » 25 »						
Totale N. 4.392 quote L.			439 200	—		
c) Fondo di riserva al 31 Dicembre 1935 . L.	3 454 368	65				
Sopravvenienze attive dell'Esercizio . . »	2 728	77				
»	3 457 097	42				
Quota che si passa al Fondo di Riserva L.	121 296	06	3 578 393	48	43 509 743	48
L.					61 398 878	49

RENDICONTO D'AMMINISTRAZIONE

dal 1° Gennaio al 31 Dicembre 1936

RENDITE

Soci annuali 1936 - Annualità riscosse durante l'anno

Voce		Parziale		Totale	
Rinnovazioni e quote Soci quinquennali — Italia N. 176.049 a L. 15	L.	2 640 735	—		
Rinnovazioni e quote Soci quinquennali — Estero » 2.125 a » 25	»	53 125	—		
N. 178.174				2 693 860	—
Nuove iscrizioni — Italia N. 35.009 a L. 17	L.	595 153	—		
Nuove iscrizioni — Estero » 631 a » 27	»	17 037	—		
N. 35.640				612 190	—
	L.			3 306 050	—
Introiti per minuterie, pubblicazioni e vari	»			78 706	45
Interessi sui Valori pubblici e privati	L.	1 669 940	95		
Interessi sulle somme depositate presso le Banche	»	23 107	10	1 693 048	05
Contributi dei Soci per abbonamenti e per supplementi diversi	L.			3 362 295	—
Introiti diversi	»			12 121	89
	L.			8 452 221	39

Statistica dei Soci:

Annuali	N.	213.814
Vitalizi	»	245.734
Vitalizi a rate	»	11.413
Totale	N.	470.961

SPESE

Voce		Importo	
Pubblicazioni - Riviste Mensili «Le Vie d'Italia», «Le Vie d'Italia e del Mondo», «L'Albergo in Italia», «Le Strade», «L'Alpe»; Attraverso l'Italia - Vol. «Campania»; Guida pratica ai luoghi di soggiorno e di cura - Parte III - Stazioni Idrominerali; Carta dell'Africa Orientale Italiana al 3.500.000; Bollettino d'informazioni; Varie	L.	5 794 650	50
Sezioni - Consolati, Affiliamenti, Biblioteca, Dogane, Automobilismo, Miglioramento Alberghi, Uffici Succursali, Convegni, Congressi e spese per organizzazione gite, ecc.	»	377 824	95
Spese generali e Servizi speciali pei Soci - Affitto, stipendi e salari, imposte e tasse, illuminazione, riscaldamento, corrispondenza, spedizione di pubblicazioni, magazzino, schedario, posta, telegrafo, telefoni, cancelleria, stampati, ecc.	»	1 376 861	28
Propaganda - Esposizioni, manifestazioni, propaganda forestale, propaganda Soci vitalizi, distintivi, medaglie, diplomi e premi di benemerenza, ecc.	»	472 692	95
Miglioramento Strade - Quota del Touring per le spese di funzionamento dell'Istituto Sperimentale Stradale e spese di propaganda	»	144 878	75
Varie	»	164 016	90
Quota che si passa al Fondo di riserva	»	121 296	06
	L.	8 452 221	39

IL PRESIDENTE
Sen. CARLO BONARDI

IL CONSIGLIERE DELEG. ALLA CONTABILITA'
Rag. PIERO MORO

I SINDACI
Rag. ANGELO LONATI — Rag. CAMILLO MAGNOCAVALLO — Dr. Rag. G. B. ROCCA

RILIEVO TRAIANEO, ORA INCASTRATO NELL'ARCO DI COSTANTINO IN ROMA: TRAIANO IRROMPE NELLA MISCHIA; DIETRO DI LUI E' UN SIGNIFERO. *(Fot. Alinari)*

NEL PRIMO ANNUALE DELL'IMPERO

GUERRESCHE INSEGNE ROMANE

Celebrandosi il 9 maggio il primo annuale della proclamazione dell'Impero, nell'ora in cui i nuovi legionari levano « le insegne, il ferro e i cuori a salutare, dopo quindici secoli, la riapparizione dell'Impero sui colli fatali di Roma », questo articolo di Pericle Ducati — l'insigne archeologo dell'Ateneo bolognese — rievocando l'origine e la storia degli emblemi di Roma guerriera, vuol esaltare quella volontà eroica della stirpe che nel segno dell'aquila e della Croce conquistò la Vittoria, oggi valorizzata con l'aratro e la Legge.

Signa legionum fulgentia.
CESARE

Risaliamo ai tempi mitici di Roma. Nel nucleo primigenio dell'Urbe, sul Palatino, Romolo fondatore vuole dare organicità, per la difesa e per la offesa, alle forze del suo raccogliticcio popolo: ecco che egli divide i suoi uomini in gruppi di cento individui ciascuno, ad ogni singolo gruppo dà una insegna, una rustica insegna allusiva alle origini agresti e pastorali del popolo nuovo, cioè una pertica sormontata da una manata o di sterpi o di erba o di granaglie; e si formano in tal modo i manipoli. Questo ci riferisce Ovidio nell'armonioso canto dei suoi *Fasti* (III, 115 e segg.). Ma poi la estrema semplicità dell'insegna si affina; alla manata, per lo più di fieno, si sostituisce la mano, la mano dispiegata come in un saluto, come in un atto di rispetto, di devozione in cima all'asta. Altra insegna: quando i Romani si raccoglievano in armi al Campo Marzio, sull'arce capitolina si agitava al vento un drappo vermiglio: è la origine del vessillo, cioè di una pezza rettangolare attaccata in alto ad una pertica su di una traversa. Ma in caso di tumulto due erano i drappi che venivano issati, uno vermiglio e l'altro azzurro, per aggruppare rispettivamente i fanti ed i cavalieri.

Le insegne si moltiplicarono. Sull'asta, non più sulla pertica, sulla *curis* — parola sabina, simbolo ed incarnazione del dio Quirino, di origine sabina — ecco le varie insegne: il cavallo, il cignale, il lupo e l'aquila; ecco anche un mostro di lontana derivazione cretese o mediterranea, cioè il Minotauro. Insegne che si riconnettono forse con

LASTRA FITTILE DIPINTA - ORA AL MUSEO BRITANNICO - CON LA RAPPRESENTAZIONE DI UN SIGNIFERO ETRUSCO TRA UN UOMO ED UNA DONNA (META' DEL SEC. VI A. CR.).

le vetuste primitive credenze *totemistiche*? Con quelle credenze per cui una tribù assumeva come suo protettore o un animale o una belva o un mostro, che poi, nel corso del tempo, diventavano gli attributi di altrettante divinità a forma umana?

Un passo di uno storico vissuto sotto Traiano ed Adriano, P. Annio Floro, afferma in chiaro modo che dagli Etruschi desunsero i Romani, oltre a tanti simboli, quelli militari, cioè « tutte le decorazioni e le insegne da cui risplende la dignità del comando ». Insegne ci appaiono su monumenti dell'arcaismo etrusco; per esempio, una lastra fittile dipinta da Cerveteri del Museo Britannico, ci esibisce un'insegna a forma di quadrupede impugnata da un individuo. E' ormai pacifico d'altra parte che gli ultimi tre re, nel tradizionale racconto del periodo monarchico in Roma, sono la testimonianza, più o meno occultata dagli stessi Romani, di un tempo in cui Roma fu città avvinta ai destini etruschi e retta da etruschi dinasti. Può invero il *totemismo* avere avuto la sua parte nella scelta di questi segni di protezione e di ordinamento guerresco di Roma antica, ed al *totemismo* si pensa considerando il lupo. Fu esso l'animale sacro al dio della guerra ed aveva gran parte nelle credenze delle schiatte sabine, le quali appartenevano all'antichissimo ceppo mediterraneo e, amalgamate insieme con le schiatte latine indo-europee, costituirono il popolo di Roma.

Ma l'influsso etrusco appare evidente nella scelta del Minotauro, mostro che appartiene a quella serie di demoni proprî della superstizione dei Cretesi, di quel mondo egeo a cui per alcuni tramiti si riallacciano gli Etruschi. E tale influsso non si può negare all'aquila, attributo costante, come in Grecia di Zeus sommo padre dell'Olimpo, così in Roma di Giove Ottimo Massimo Capitolino; di quel Giove in cui erano venuti a fondersi i caratteri dello *Juppiter* laziale folgorante dalla sommità dell'odierno monte Cave, e del *Tinia* etrusco.

Ma poi, ed è naturale, prevalse assoluta l'aquila, l'aquila abituata ai superbi voli, l'aquila dominatrice dell'azzurro cielo, rapidissima nel volo e audace ed invitta per il rostro e per gli artigli. L'aquila è attributo di vittoria, anzi si può dire che corrisponda appieno alla Vittoria dall'ampio, sicuro remeggio delle ali. L'aquila è simbolo d'imperio.

Posciachè Costantin l'Aquila volse
contra 'l corso del ciel, ch'ella seguio
dietro all'antico che Lavina tolse,

Cento e cent'anni e più l'uccel di [*Dio*
. . . .

Dante cristiano riprende questo simbolo e di esso adorna il cielo di Giove e lo ingemma degli spiriti dei giusti e dei pii, cioè dei forti nella coscienza e nello spirito.

L'aquila prevalse. Fu Caio Mario che nella riforma dell'esercito romano, attuata quando fu console per la seconda volta (104 a. C.), dichiarò unico simbolo della legione l'aquila; l'insegna fu affidata alla prima coorte, alla *cohors miliaria* o *aquilifera*, e con l'asta sormontata dall'aquila di argento ad ali spiegate ed afferrante negli artigli l'aureo fulmine, fu impugnata dall'*aquilifer*. Quando la legione aveva ricevuto come ricompensa una corona, fusa, forse, pur essa nell'argento, questa veniva collocata negli artigli o sulle ali dell'aquila; quando la legione veniva onorata delle cosiddette *phalerae*, decorazioni militari che si elargivano per segnalate azioni di valore e che consistevano in dischi di metallo prezioso corredati di questi emblemi, allora le *phalerae* erano fissate l'una sopra l'altra lungo l'asta.

Ma l'aquila non rimase isolata. Veniamo al più sublime eroe che vanti la romanità, a Giulio Cesare. Ecco che con questo Duce dell'antica Roma l'elefante è dato quale insegna alla legione V, *Alauda*, sia perchè essa aveva

PARTICOLARE DELLA COLONNA TRAIANA: I LEGIONARI, SORREGGENDO CIASCUNO IL PROPRIO BAGAGLIO PERSONALE, PASSANO IL DANUBIO SU DI UN PONTE DI BARCHE PRECEDUTI DALLE INSEGNE. (*Fot. Alinari*)

coraggiosamente fermato a Tapso la carica degli elefanti nemici, sia perchè in punico la parola *Caesar* significava elefante. Ecco che cinque legioni dell'esercito cesareo assumono come insegna il toro, l'animale riferibile al mese a cui presiede Venere, genitrice della gente Giulia.

Augusto seguì il suo padre adottivo, ed il Capricorno, sotto la cui costellazione egli era nato, fu il simbolo di sei legioni da lui create o riorganizzate; l'esempio di Augusto fu imitato da Tiberio. Era questi nato sotto la costellazione dello scorpione, e lo scorpione divenne la insegna delle coorti pretoriane. Poi abbiamo Domiziano, che per il culto suo speciale a Minerva, dette ad una legione da lui creata, la *Minervia*, la insegna dell'ariete, costellazione di quel mese a cui presiede la dea della saggezza. Ma ci furono altre insegne legionarie che non ebbero connessione con i segni zodiacali: il leone, simbolo di coraggio bellico; la cicogna, d'incerto significato; il cignale, che ritornò in onore presso le legioni delle rive del Danubio e del Reno, accanto alle selve, ove tale belva era frequente; la galera o Nettuno, presso legioni di guarnigione in luoghi marittimi. E, durante l'Impero, le insegne furono sovraccariche di ornamenti: erano i *dona militaria*, che si affastellavano lungo l'asta, cioè le *phalerae*, le *coronae*, i *torques*.

Rimanevano pur sempre, oltre le insegne suddette, la mano ed il vessillo che o era isolato sulla sommità dell'asta o era collocato al di sotto dell'aquila o della mano o della corona. Talora il vessillo è accoppiato non solo con la mano o con la corona, ma con lo scudo, con la pelta — scudo semilunato —, col globo, richiamante l'orbe romano.

Si moltiplicarono le insegne durante l'Impero, specialmente a partire da Traiano, il soldatesco imperatore, che tuttavia anche nelle opere di pace raggiunse splendore di gloria, e l'insegna si ornò talora della immagine dell'imperatore in un grande medaglione collocato in cima all'asta e sormontato qualche volta dalla corona, e tale insegna fu affidata all'*imaginifer*. Non manca nell'insegna o un recinto di mura turrite o una porta fortificata, non manca anche quel ciuffo di frange simile ad una chioma, che ha fatto venire alla mente l'uso dei barbari di tagliare le teste dei loro nemici o di scotennarli.

La conquista dacica e le guerre contro i Parti furono causa della introduzione nelle legioni di una insegna barbarica, cioè della insegna del dragone; ciò sarebbe avvenuto nel 175 sotto Marco Aurelio con un corpo ausiliare di Sarmati. Era un pezzo di stoffa a forma di dragone, che durante la marcia si gonfiava, si piegava e si spiegava al vento, sì da dare la illusione di un vero mostro agitato ed irruente. Con Giuliano l'Apostata (361-363) il dragone di-

ventò la insegna militare più importante delle soldatesche imperiali e draconario fu chiamato il porta-insegna; il draconario col suo purpureo mostro accompagnava costantemente l'imperatore, sia nelle cerimonie, sia in guerra. All'aquila, sovrana dell'etereo spazio, sotto il comando del restauratore del paganesimo, si sostituiva il subdolo mostro serpeggiante nel terreno.

Ma dopo Giuliano riprendeva vigore un'altra insegna: il labaro. Fu una sera dell'ottobre del 312, quando Costantino marciava contro Massenzio alla volta di Roma, che egli vide ad occidente una croce luminosa recante questa iscrizione: «con questo segno vincerai». E nella notte a Costantino apparve in sogno il Redentore, che impugnava la novella insegna miracolosa e che gli assicurò la vittoria. E vincitore al Ponte Milvio il 28 ottobre, Costantino adottò l'insegna da lui vista in sogno; essa fu il labaro. Ecco la descrizione che ne fa Eusebio nella vita del primo imperatore cristiano (I, 28 e seg.): «l'asta dorata aveva una sbarra traversale in forma di croce; in alto, sulla punta era fissata un'aurea corona tutta ingemmata e contenente il simbolo del richiamo alla Salvezza, cioè due lettere del nome di Cristo, il P incrociato con la X. Alla traversa era appeso un drappo; era esso purpureo, con la inserzione di pietre preziose, varie e magnifiche; questo drappo era quadrato, retto dall'asta che era assai più lunga nella parte inferiore; al di sotto del simbolo della croce, nella parte superiore della stoffa che ho descritto, vi era l'aureo busto dell'imperatore caro a Dio e vi erano le immagini dei figli suoi». Nel 317, in occasione della nomina a Cesare del proprio figlio omonimo, l'imperatore Costantino fece ricamare nella stoffa del vessillo il monogramma di Cristo e dal 325 in poi lo stendardo così costituito diventò la insegna ufficiale dell'impero, il labaro.

PARTICOLARE DEL RILIEVO DELLA CORAZZA DELLA STATUA MARMOREA DI AUGUSTO (MUSEI VATICANI): LA RICONSEGNA DI UN'AQUILA LEGIONARIA PERDUTA NELLA BATTAGLIA DI CARRE.

Adunque dalla primitiva, mitica insegna della manata di fieno si perviene al labaro; il ciclo delle insegne militari romane è compiuto. La loro importanza risulta dalla serie non breve di termini tecnici guerreschi, ove costantemente di esse insegne si fa menzione: *ad signa vocare* (chiamare alle armi), *signa conferre* (mettersi in ordine di battaglia), *signa movere* (levare il campo), *signa inferre* (venire alle mani), *signa retro recipere* (ritirarsi), *signa obicere* (operare un contrattacco), *signa servare* (conservare la posizione conquistata), e così via.

Ma tale importanza scaturisce da un altro fatto: le insegne erano i numi tutelari delle legioni. Così fu di cattivo augurio quando nel passaggio dell'Eufrate prima del disastro di Carre (53 a. C.) uno dei vessilli di M. Licinio Crasso recante il nome del generale fu strappato da

PARTICOLARE DEI RILIEVI DELLA COLONNA TRAIANA: L'IMPERATORE TRAIANO PRESIEDE UN CONSIGLIO DI GUERRA; DINANZI A LUI STANNO QUATTRO SIGNIFERI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

un turbinoso colpo di vento; così le tre legioni di Varo (XVII, XVIII, XIX) furono soppresse perchè nella disfatta della selva Teutoburgica (settembre o ottobre del 9 d. C.) perdettero quelle aquile, che solo Germanico potè poi rintracciare e far restituire. Così a Tapso (46 a. C.) Cesare portò alla riscossa il suo esercito trascinando seco nella mischia un signifero; così bastò che non fossero preparate a tempo le insegne perchè le legioni, che già erano pronte a raggiungere il luogotenente Scriboniano ribellatosi a Claudio, stessero ferme (42 d. C.).

Perciò chi avverte e coltiva nel suo animo lo spirituale retaggio della romanità e la romanità ricollega con l'Impero risorto dopo un lungo ciclo di eventi e gloriosi e funesti per la nostra stirpe, dopo grigiore plumbeo, devastatrici bufere, sprazzi frequenti di luce solare, non può rimanere freddo, insensibile alla visione di venerandi monumenti di Roma imperiale, ove si innalzano le insegne delle legioni invitte. Specialmente ci attraggono a tal uopo le documentazioni di Augusto e di Traiano, di quei due imperatori che, alla distanza di un secolo l'uno dall'altro, portarono all'apogeo la potenza di Roma.

Il Parto inerme restituisce l'aquila legionaria perduta nell'infausta giornata di Carre al giovane ufficiale romano, nel rilievo della corazza dell'Augusto marmoreo nel Vaticano: è come il riconoscimento della grandezza di Roma per parte dei confinanti popoli barbarici, su cui si irraggia il fulgore della *pax augusta*.

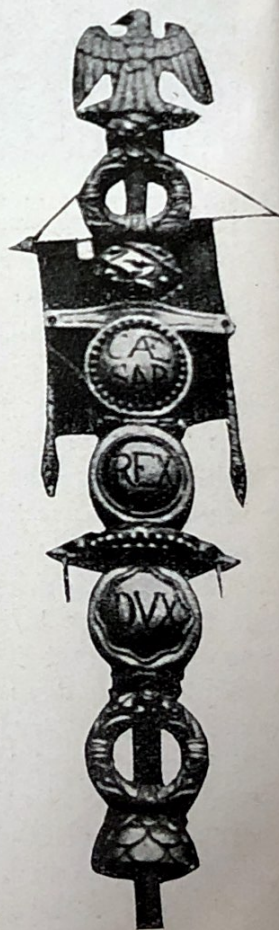
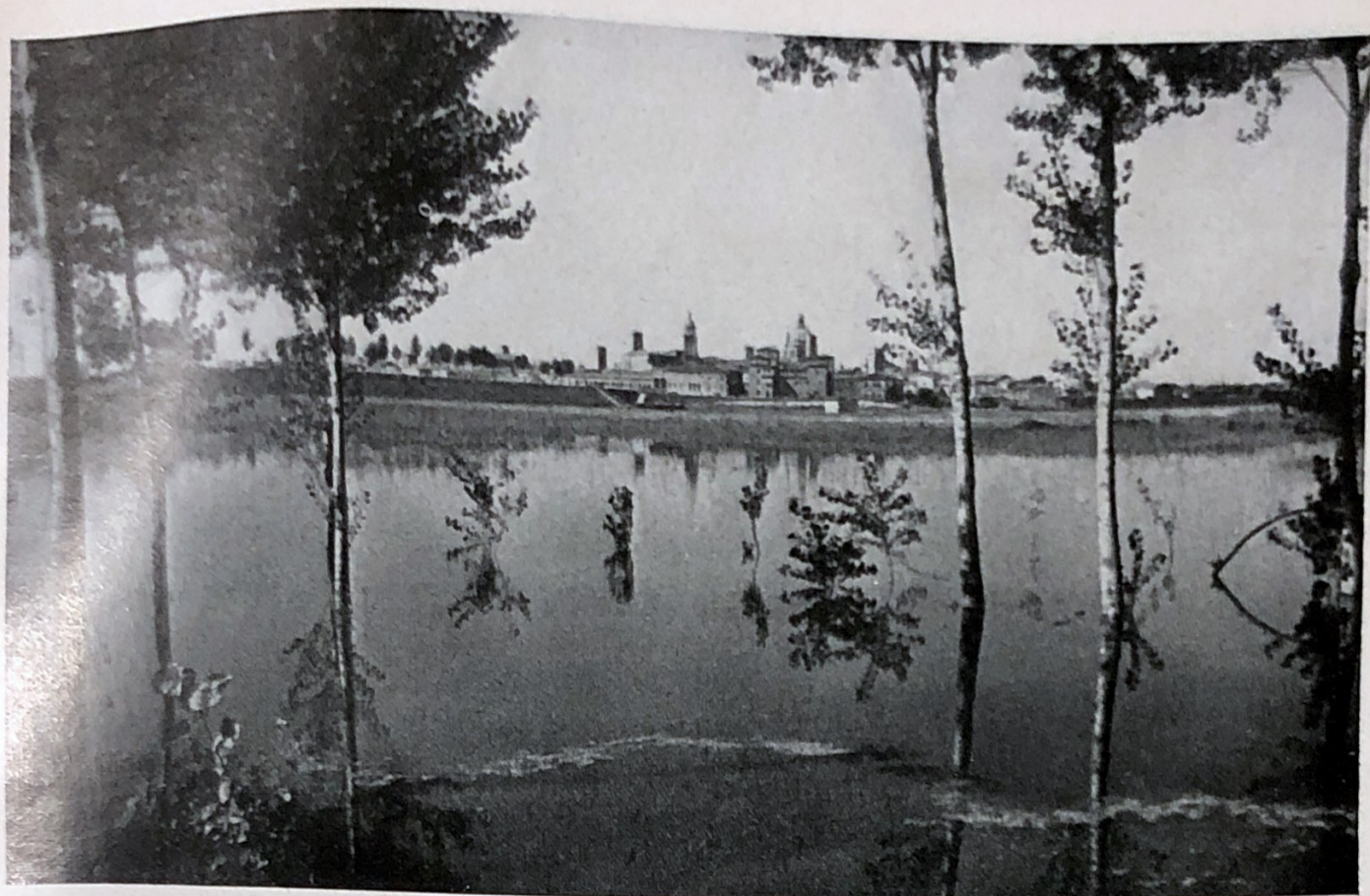
La calca dei legionari, che all'inizio del rilievo della colonna Traiana passano, sorreggendo ciascuno il proprio bagaglio personale, su di un ponte di barche, il regale Danubio, preceduti dai signife-

RILIEVO DEL MUSEO DEL PALAZZO DEI CONSERVATORI: MARCO AURELIO A CAVALLO RICEVE LA SOTTOMISSIONE DEI BARBARI; NELLO SFONDO SI INNALZANO DUE VESSILLI.

ri poderosi, solenni, severi e dall'Imperatore, per addentrarsi in selvaggio, inospite paese e per recarvi quella luce di civiltà che tuttora colà è viva, suscita come un fremito nel nostro cuore.

Si avverte il tramite lungo, ininterrotto che unisce a noi Roma imperiale. Le salde insegne romane ci parlano della ormai più che bimillenaria missione di Roma, missione che oggi ha ripreso il suo cammino. Invero le stesse insegne dell'antica Roma, l'aquila ed il labaro, cioè la croce, sono pur ora entrate a guida, a tutela di novelli legionari in un immenso territorio, inospite e selvaggio, in cui la voce di Roma, solo qua e là, ma come lieve, indistinto murmure, aveva risuonato in tempi ormai lontani. Nel nuovo Impero d'Italia pare che si muovano oggi, come in giorni remoti sotto Augusto, sotto Traiano, col loro passo cadenzato, sicuro, con lo sguardo fiero e col braccio pronto, ieri alle opere di guerra, oggi alle opere di pace, i nuovi legionari.

Sono ritornate e si innalzano al cielo le antiche insegne: l'aquila e la croce.

PERICLE DUCATI

MANTOVA E LA MOSTRA GONZAGHIANA

In occasione della mostra dei ritratti gonzaghiani che al dieci di questo maggio aprirà i suoi battenti al pubblico nelle sale del Palazzo Ducale di Mantova ho voluto rivisitare la città virgiliana che già altre volte mi aveva sedotto con l'incanto della sua fiera e malinconica grazia.

Mantova è pur sempre città che si va a visitare con animo di pellegrini, con sentimento e nostalgia di bellezza, ma anche per ritrovare attraverso le vestigia del suo fasto antico non so che accento di tipica e inconfondibile italianità.

Anche questa Mostra gonzaghesca, la quale fu resa possibile dalla generosità di numerosi contributi che vanno da quelli della Presidenza del Consiglio a quello del Ministero per la Stampa e Propaganda, riuscirà certo cosa genialissima.

E' noto che le centinaia di stanze di cui si compone il Palazzo Ducale da qualche anno tolte all'abbandono incredibile in cui giacevano da secoli sono state tutte decorosamente restaurate, grazie alla munificenza di privati, di banche e soprattutto alle abbondanti donazioni del signor Samuel K. Kress di New York, che a più riprese consacrò quasi un milione ai restauri principali. Orbene lungo le pareti di alcune fra le sue più belle sale si ammirerà fra breve più di un centinaio di ritratti di quei nobili personaggi, maschili e femminili, che durante quattro secoli costituirono una delle dinastie famigliari più potenti d'Italia. L'interesse per questa Mostra si propagherà certo anche all'Estero, poichè molte fra le tele più insigni vengono appunto di là. In conclusione essa conterrà non meno di duecento dipinti, tra cui due Mantegna, un Raffaello, un Tiziano e un Rubens. Vi figureranno inoltre centocinquanta medaglie (tre del Pisanello), venticinque statue e busti e circa duecento stampe. Oltre all'iconografia la Mostra conterrà una sezione riservata agli oggetti d'arte appartenenti ai Gonzaga e ricordiamo fra gli altri un servizio pregevolissimo di piatti espressamente fabbricato per Isabella d'Este nelle industrie di Castel Durante su disegni del Pellipario (fornito dai Rothschild di Parigi e in parte dal Museo del Louvre, e di Bologna), un manto dell'ordine del Redentore (fondato dal Duca Vincenzo) e una preziosissima armatura di Federico II.

Io che venni a visitare questa Reggia una dozzina d'anni fa confesso d'esser rimasto meravigliato al trovarla oggi così splendidamente rimessa a nuovo. Senza far tante chiacchiere, con quella lor fervida devozione per la bellezza e le tradizioni della loro terra i mantovani hanno sa-

IL PALAZZO DUCALE, NELLE CUI STANZE E' STATA ORDINATA LA MOSTRA GONZAGHIANA. *(Fot. R. Soprintendenza)*

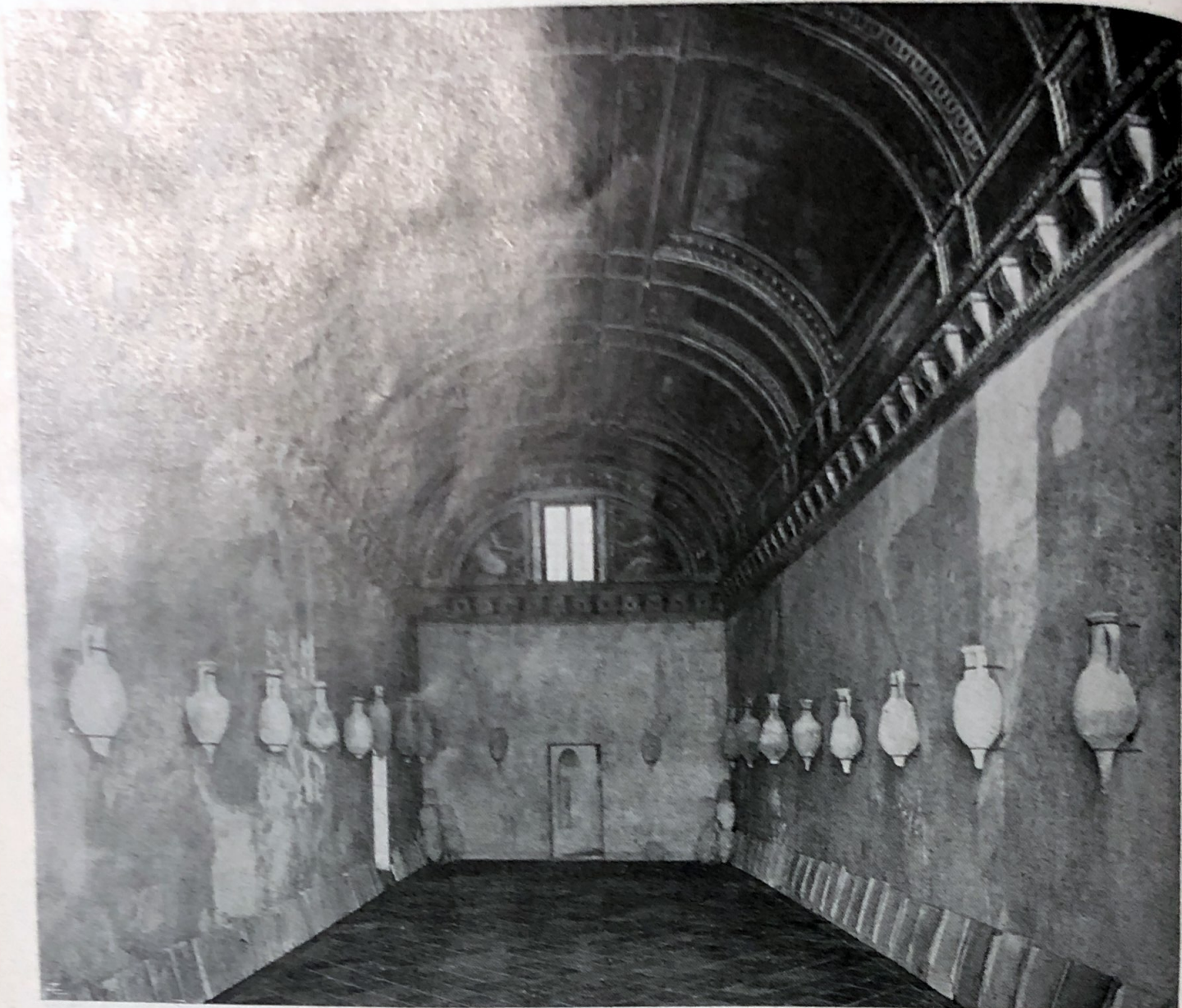
puto compiere questa lunga, difficile e delicata opera di rinnovamento. A quel tempo, ricordo, quando i muri e i soffitti di queste sale immense erano ancor pressochè tutti scrostati e crollanti e perfino i gabinetti di Isabella in uno stato deplorevole io davo ragione a Aldous Huxley, il romanziere inglese, che affermava di sentir passare sul vuoto accorante di tutte queste sale *le creux néant musicien* di Mallarmé. E forse non avevo torto io scrivendo che « quei palazzi mi sembravano il simbolo di ogni dileguare, di ogni trapassare: anche dell'amore ».

Oggi, come per magia, qui tutto è rinato. Rifatti i pavimenti, nettati e armonizzati soffitti e pareti, restaurati gli affreschi, ripristinati i giardini, ricollocati i bellissimi arazzi raffaelleschi nella loro sede opportuna, diffusi in ogni stanza busti parati e oggetti di pregio per ravvivarne la solitudine: ricostruiti i gabinetti della Paleologa e ritoccato con prudenza illuminata quelli di Isabella: oggi la Reggia, splendente a nuova vita, è degna di accogliere una nuova grande famiglia: la famiglia dei devoti e dei turisti che verranno a farle omaggio da ogni parte del mondo. Una cosa sola ci pare un po' fuori di tono, e cioè che i mirabili affreschi della Sala degli Sposi, del Mantegna, continuino irreparabilmente a deperire. D'altra parte metter mano a restauri non si osa pel timore di sciupare quel meraviglioso colore, e rassegnarsi a vederli finire non si vorrebbe. Dunque, che fare?

Andrea Mantegna e Giulio Romano, ecco i due geni che lasciarono a Mantova i segni della loro operosità più potente e squisita. Se di Andrea Mantegna fossero qui rimaste tutte le tele che l'avidità straniera e il bisogno nazionale hanno strappato da queste pareti per arricchire musei o raccolte private all'Estero (il glorioso « Trionfo di Cesare » è ad Hampton Court, « la Madonna della Vittoria » e « Il Parnaso » a Parigi, il « Transito della Vergine » a Madrid) meglio sapremmo che grande artista egli sia stato. Del suo enorme lavoro qui non son rimasti che i freschi della « Camera Picta » e anche quelli destinati ad andarsene. Consoliamoci in qualche modo recandoci a visitare la sua tomba in Sant'Andrea, vigilata dalla sua maschera cruccioso, che par lì a rimproverarci di tanto scempio. Ma l'altro! Come un demone della fantasia e dell'arte per anni ed anni Giulio Romano non fece che inalzare costruzioni di delizia pei Gonzaga e affrescarle con la prontezza indicibile del suo pennello. Venuto a Mantova chiamatovi da Isabella, parecchi anni vi rimane, vi si fabbrica una casa e vi è festeggiato ed amato. Fu quel che si dice un uomo fortunato. I grandi, tumultuosi affreschi della Sala di Psiche al Palazzo del Te rimangono ancora quanto di più festosamente sensuale e decorativo la pittura italiana del Cinquecento abbia saputo esprimere dal suo grembo prolifico.

Sui volti di questi Gonzaga un fisionomista potrebbe sbizzarrirsi a ricercare i ca-

ratteri, le tare, le divergenze e le somiglianze di tutta una discendenza di prìncipi. Dal ceffo orrendo di Francesco, indubbiamente il più brutto di tutti, un vero ceffo da *bulldog* (per ironia della sorte Francesco era andato sposo alla più elegante, graziosa e intelligente dama di tutto il Rinascimento, Isabella d'Este) al viso arguto e affilato di Ludovico II, da quello bonario e grassoccio del Cardinal Francesco al testone barbuto di Guglielmo, alla maschera sorniona del dissoluto Federico, tutta una collezione di figure solenni ed enigmatiche sta davanti a noi, tutto un panorama di tipi vigorosamente espressi dalla natura in uno dei suoi momenti di più impetuosa creazione. In essi noi sentiamo circolare la medesima linfa rapinosa, li imaginiamo agitati dai medesimi istinti di guerra, di predominio, di sfarzo, di misticismo, di sensualità. Le donne, venute da altri ceppi, spesso stranieri, portano in questa parata di volti una loro nota originale; e soprattutto quella celebre e deliziosa Isabella, colei che fece di Mantova l'Atene d'Italia chiamandovi a lavorare i più grandi artisti dell'epoca ed ebbe alta sagacia politica, e fu buona e magnificente, devota e raffinata, Isabella la cui virtù splende su mezzo secolo di vita italiana come la luce di un mattino che pareva non dovesse avere mai fine. Di lei figureranno qui i ritratti che le fecero il Tiziano, il Parmigianino, Leonardo da Vinci, Rubens e Pordenone. E io penso che il suo sarà il viso più ammirato e discusso di tutta la raccolta: un viso tondo di buona balia lombarda, con un paio d'occhi da furetto, scrutatori ma buoni, come nel ritratto del Tiziano. Non troppo bella, forse, ma piena di

MANTEGNA - IL RITORNO DALLA CACCIA. (*Fot. Alinari*)

PALAZZO DUCALE: LA LOGGIA DEI FRUTTI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

una così alta e stupenda signorilità e armonia di sentire: dono maggiore forse della bellezza stessa.

Questa aristocrazia trapela ancor oggi da quel poco ch'è rimasto superstite dell'intimità di questa donna meravigliosa, massime nell'appartamento della *Grotta* dov'ella si ridusse gli ultimi anni, dedicandosi a letture, a raccolte d'opere d'arte o a conversari con poeti ed artisti. Forse non mai essere umano riuscì a radunare in più piccolo spazio un senso più squisito della bellezza ornamentale, un'intensità di grazia più profonda. Guardo questa piccola porta di marmo per cui ella entrava nel suo ornatissimo salottino. Un capolavoro soltanto quella. Gli stipiti adorni dei più preziosi marmi, a tondi e a riquadri, il soffitto è tutto un paradiso di motivi ornamentali, incredibilmente delicati ed armoniosi. Mi par di comprendere allora come l'arte dell'ornamento avendo qui raggiunta la sua vetta suprema, la sua più alta espressione di perfetta bellezza, dovesse poi a poco a poco decadere. Il cervello umano aveva dato fuori in quel piccolo punto della terra il suo fiore più squisito e irraggiungibile.

Come mai, mi chiedo, non un'ombra, una vestigia di quella sfolgorante vita è oggi rimasta nelle cose e negli aspetti che mi circondano? Involontariamente, aggirandomi per questa città su cui il soffio della primavera reca un nostalgico profumo d'erbe, di fiori e d'acque, io vo ricercando pei suoi vicoli deserti o nella facciata di qualche bel palazzo antico il senso dei vecchi dominatori. Questo popolino che mi passeggia a lato per via, ha tutta l'aria di averli dimenticati: è arguto e tranquillo, vestito alla buona, gli uomini con cappellacci e fazzoletti al collo: le ragazze sfoggiate e fiorenti, di un pallore da cardenia. Lì in piazza non sento parlare che di manzi e di grani mentre un buon odor di agnolini al sugo esce dalle osterie che rasento nel mio cammino.

In realtà Mantova, nonostante l'antico sfarzo, è città agricola. Celebri sono i suoi mercati e appena fuor della città ecco le sue belle distese campagnole che vi danno il segreto della sua vera ricchezza: vasti campi di grano, robusti coltivi, vigneti in fiore. Ogni palmo di terra è lavorato con arte che direi antica, virgiliana. Le

belle gore lungo il mio cammino spesso son fiancheggiate o da gabbe mostruose o da allevamenti di pioppi canadesi. Osservo poi che qui i campi hanno soventi una loro forma curiosa, sollevati al centro e ricadenti ai lati, per modo che attraversandoli in auto avete come l'impressione di vedervi venir incontro un gran mare terrestre. Direi che si rincorrono a ondate tumultuose e colossali. Non ho potuto sapere la ragione di questa loro forma. Case e paesi sembrano scomparire in mezzo a quei cavalloni di verde.

Ma anche di qui emerge di tanto in tanto una torre, una mezza rovina. E son rovine gonzaghiane anche queste. Poichè i Gonzaga ebbero un po' tutti quel che si dice il mal della pietra. Non contenti di godersi la stupenda residenza estiva del Palazzo del Te, altre ville disseminarono all'infinito, un po' per tutte le adiacenti campagne: fabbricarono a Bozzolo, a Gazzuolo, a Borgoforte, a Fondi,

FRANCESCO GONZAGA. *(Fot. R. Soprintendenza)*

RUBENS - I DUCHI GUGLIELMO E VINCENZO IN ORAZIONE CON LE DUCHESSE. *(Fot. A. Premi)*

IL SANTUARIO DI SANTA MARIA DELLE GRAZIE. (*Fot. A. Premi*)

MANTEGNA - LODOVICO II. (*Fot. Anderson*)

a Marmirolo, a Traietti. Ma tutte queste costruzioni andarono inesorabilmente distrutte, salvo la piccola Reggia di Sabbioneta.

Poichè è veramente meraviglioso come tanto splendore d'uomini e di opere sia stato seguito da un oscuramento così assoluto. Dispersa, venduta all'estero, dagli ultimi Gonzaga, jugulati dai debiti, la bellissima quadreria di Isabella, depredate e spogliate le sale della Reggia e del Te durante il sacco del 1630, quasi non bastasse, tutto un secolo di dominio austriaco abbattendosi sulla città compì l'opera vandalica, facendo dappertutto il vuoto e la desolazione. La storia dei Gonzaga e di questi palazzi sembrano esempi viventi della vanità d'ogni grandezza sulla terra. Perfino le ceneri di Isabella, tratte dai Francesi nel 1797 dalla loro tomba di San Francesco, vennero disperse ai quattro venti.

Anche quest'anno ho voluto tornare a Sabbioneta, la reggia di Vespasiano Gonzaga, l'unica che, di tante, sia rimasta in queste campagne. E' a una ventina di chilometri a sud ovest di Mantova, verso il Po.

La cittadina è sempre lì che si sgretola dolcemente al sole, coi suoi grandi porticati scrostati e trasudanti l'umido dell'inverno, col suo piccolo e grazioso palazzo ducale in fondo alla piazzetta ben lastricata, testimoni

LORENZO COSTA - LA CORTE D'ISABELLA D'ESTE. *(Museo Naz. del Louvre)*

dell'antico fasto gonzaghiano, e da cui si diramano viuzze dritte, erbite e silenziose.

Sul piazzale entrando in paese oggi c'è la visita dei tori. La Commissione dei veterinari siede in permanenza in mezzo a un gruppo di contadini e si fa sfilar davanti a uno a uno, tenuti per la cavezza, tutti i torelli del vicinato, e giudica e manda sulla loro efficienza. Bel quadro di vita agreste che si svolge al sole, tra visi rossi, bicchieri di vino, e frescura d'erbe. Scommetto sarebbe piaciuto anche a Virgilio che di queste cose s'intendeva.

Sulla sponda occidentale del Lago Superiore, a un dieci chilometri da Mantova, là dove, come cantò Virgilio, *tenere pratescit arundine ripas*, sorge il Santuario di Santa Maria delle Grazie, eretto da Francesco Gonzaga nel 1399, ad esaudimento di un voto fatto durante la peste. E' quanto di più originale e stravagante si possa immaginare in fatto di santuari.

Attraversato il piccolo porticato davanti alla chiesa, vi accoglie un'ampia e unica navata le cui pareti laterali sono letteralmente sovraccariche della più impressionante e scenografica parata di figure di legno e cera, a grandezza naturale. Situata ciascuna entro una

MANTEGNA - IL CARDINALE FRANCESCO. *(Anderson)*

MANTEGNA - FEDERIGO, FIGLIO DI LODOVICO II, RITORNA DALL'ESILIO.

(*Fot. Alinari*)

nicchia stanno tutte messe in fila, su diversi ranghi che salgono su su fino al soffitto come i palchi di un imponente loggiato pensile.

Codesti personaggi, quarantaquattro in tutto, son vestiti in costume del Cinquecento, plasmati e coloriti da un'abile mano e con un realismo a dir il vero parecchio teatrale. Ci sono dei guerrieri in corazza, dei popolani in camicia e braghe corte, delle dame sontuosamente abbigliate con sottanone cariche di gemme, dei frati macilenti, dei miserabili accattoni e dei gentiluomini con zimarre ricamate e scarpini con la fibbia. Tutta l'umanità che nel Cinquecento doveva abitar palazzi o correr le strade sembra, si direbbe, abbia mandato lì il suo rappresentante più tipico a figurare sull'impalcature di quella tetra scena verticale e volante. Un visibilio di piccole mani e cuori di cera adorna tutto torno torno su per colonne e stipiti ciascuna figura, sotto la quale c'è una dicitura che rivela, in una terzina, il miracolo da cui il personaggio è stato benefiziato. Sappiamo così che quel prode guerriero coperto di ferro dalla testa ai piedi è nientemeno che Ferdinando II Gonzaga il quale salvatosi dalla battaglia del Ticino consacra alla Vergine le guerresche sue spoglie; che quest'altro è Carlo Duca di Borbone scampato da una imboscata dei Francesi, presso Governolo; che quella statua di condannato alla forca che ha già le mani legate dietro e il laccio al collo è un popolano mantovano che doveva essere appiccato, ma la Vergine invocata gli fece la grazia al momento giusto e così quattro volte si ruppe il laccio, « onde vedutosi il miracolo fu subito liberato ». E vi son anche figure celebri come Pio II, Carlo V, Filippo Re di Spagna, ecc.

Sembra che anticamente queste originali statue fossero di assai maggior pregio e che sieno state sostituite dalle attuali. Il Convento, dove ora abitano dei Frati Passionisti, pare che non sia troppo contento di questa mostra di personaggi più o meno storici e vorrebbe che la Commissione dei Monumenti (il Santuario è monumento nazionale) permettesse di liberare il tempio dall'ingombro di quella pretesa decorazione che la Commissione, invece, considera come una particolarità folcloristica quasi unica in Italia.

E' certo che quelle figure corrose dall'aria e dal tempo, verrà giorno in cui non potranno più reggersi in piedi, e d'altra parte tentare un restauro delle loro fragilissime membra sarebbe assurdo, ma tutt'insieme esse formano una così viva, immediata e colorita rappresentazione dei costumi dell'epoca e dei suoi sentimenti che sarebbe un peccato vederle scomparire del tutto.

Non volli lasciare il Santuario senza dar un saluto al busto di Baldassare Castiglione, sepolto qui in una cappella di fianco all'ingresso, in-

MANTEGNA - GENTILUOMINI. LA FIGURA AL CENTRO RAPPRESENTA IL PITTORE. *(Fot. Alinari)*

sieme ai membri della sua casata. In cima all'imponente sarcofago secentesco spicca in marmo lucido e bianco la testa ben ravviata dell'autore del « Cortegiano ». Dall'elegante farsetto, come portata su un piatto da un'ampia gorgerina di pizzo inamidato e pieghettato, la bella testa cortigianesca si mostra fine ed arguta, con barbetta a punta, alla spagnola, e aria diplomaticamente grave e fiorita.

Proprio come la sua prosa fredda, elegantissima e perfetta.

Rientrato a sera in città volli provare il piacere di gustare la saporita cucina mantovana, che alcuni amici mi avevano tanto decantato. Dovetti gironzare parecchio prima di capitare in una trattoria che dava s'un vicoletto e dove veramente ebbi la soddisfazione d'assaggiare qualche piatto caratteristico del luogo, specie quegli agnolini al sugo e quella torta mantovana che sono vanto della gastronomia locale.

La cucina, come quella della Reine Pédauque, era lì tutta in vista coi suoi rami e i suoi fornelli ardenti, su cui manovrava destramente un giovine cuoco dall'alto berrettone bianco. Il locale era pieno di cacciatori di palude e di bracchi che tornavano allora dalle battute lungo il Mincio.

CARLO LINATI

SALA DEI SOLI: PARTICOLARE DELLA CIMASA DEL CAMINO.

PALAZZO DUCALE: LA SALA DEI CAPITANI E LA GALLERIA DEI MESI. *(Fot. R. Soprintendenza)*

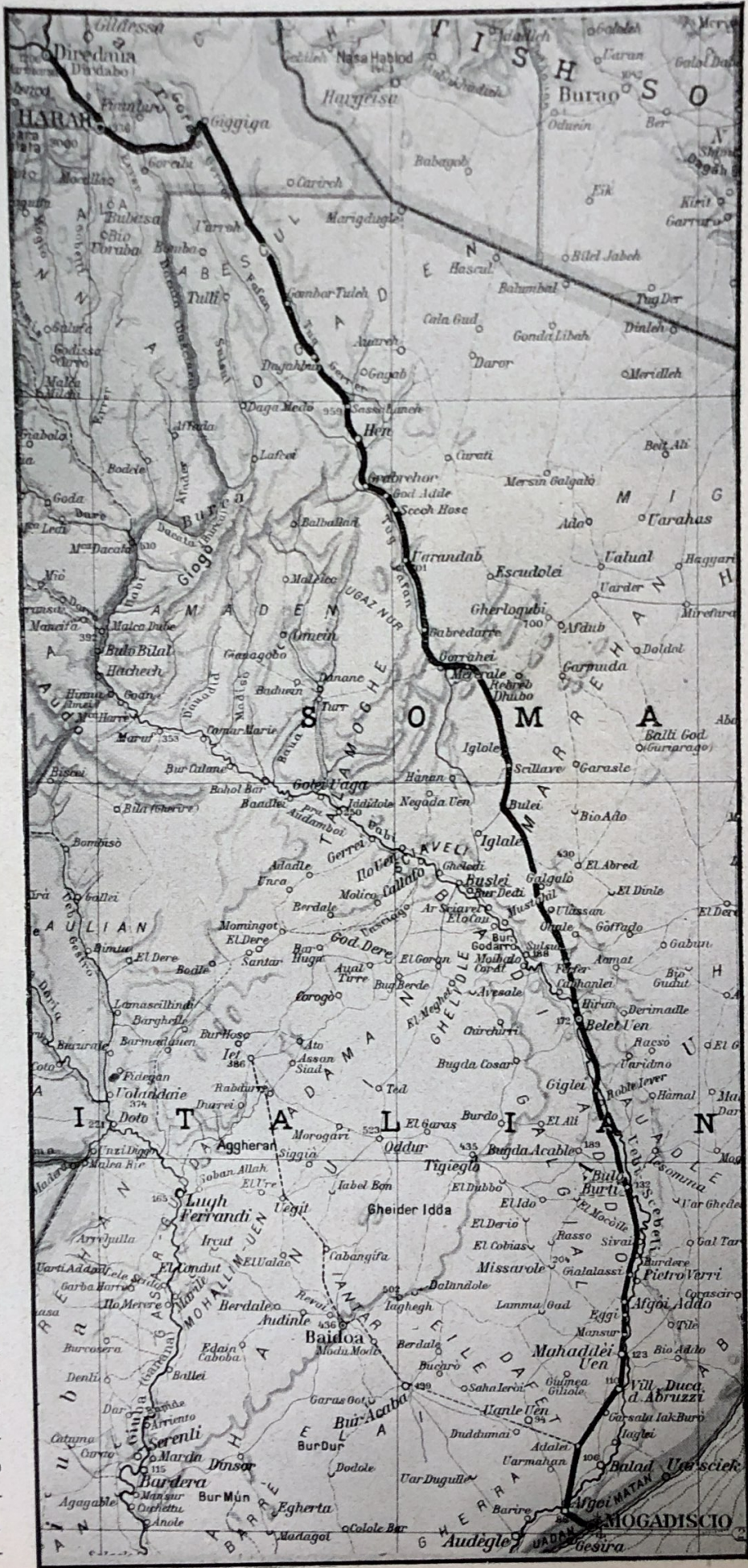
ITINERARI E RICOGNIZIONI IN A. O.

DA MOGADISCIO A DIREDAUA

Antonio Minissale, nell'articolo «L'avvenire del turismo in A. O.», pubblicato nello scorso numero, ha osservato che non è ancora il caso di parlare di vero e proprio turismo in Africa Orientale, se non in via d'ipotesi per l'avvenire. Tuttavia il nostro pubblico è sempre più disposto a visitare paesi nuovi o poco noti, che esercitano un fascino esotico. Inoltre, il ritmo con cui si va organizzando la nuova vita dell'A. O. I. permette di prevedere che, fra non molto, numerosi Italiani potranno visitare con le necessarie comodità, non solo le vecchie colonie, ma anche i territori di nuova conquista.

Ecco, ad esempio, un itinerario fra i più interessanti, suggestivi ed anche relativamente comodi: Mogadiscio - Belet Uen - Gorrahei - Sassabaneh - Giggiga - Harar - Diredaua.

Nella stagione asciutta può essere percorso in un minimo di quattro o cinque giorni, beninteso salvo contrattempi o disguidi; ma una durata di dieci giorni è normale per chi voglia godersi tutto quello che v'è da godere lungo la strada, senza strapazzarsi troppo.

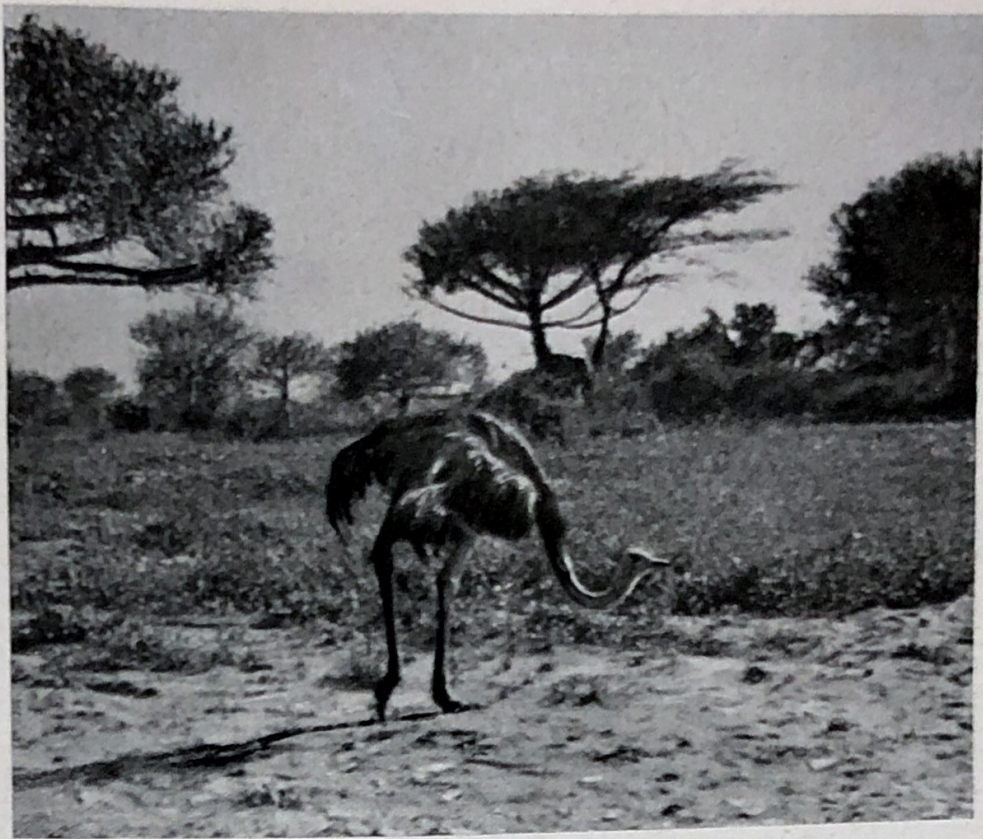
E' consigliabile una automobile (o un autocarro) adatta ai terreni coloniali, cioè potente, ma non pesante, alta di carrozzata per evitare gli insabbiamenti e gli impantanamenti, e chiusa o munita di laterali per la protezione dei passeggeri dal vento, dalla polvere, dalla pioggia, dalle zanzare. Si pensi, infatti, che l'itinerario comprende zone sabbiose, esposte alle intemperie, specialmente in determinate stagioni, e non esclude la eventualità di un forzato pernottamento in regioni malariche o comunque infestate da insetti molesti. Si deve por mente anche al fatto che — specie se si vuole ab-

UARANDAB: UNO DEI TANTI CIMITERI ABISSINI CHE SI INCONTRANO LUNGO LE PISTE. *(Fot. Papini)*

bandonare in qualche tratto la strada o la pista principale per ammirare qualche singolare panorama fuori mano o per far buona caccia di quadrupedi o di pennuti — difficilmente si trova chi, fuori dai piccoli centri in cui sono stanziati presidi militari e lontano dai centri più importanti, possa, ad esempio, riparare un guasto alla macchina. Come norma generale, bisogna tener presente che chi viaggia, con qualunque mezzo, in colonia deve porsi in condizione di bastare a se stesso e preparare l'animo a qualunque imprevisto, dal pernottamento sotto la tenda o in macchina o in un maleolente tucul, popolato da una minuta fauna aggressiva, al pasto a base di biscotto e scatoletta uso militare; dalla tempesta di sabbia che acceca e soffoca, al pneumatico che scoppia in piena boscaglia.

HAMANLEI: UN POZZO ABISSINO. *(Fot. Papini)*

Si lascia Mogadiscio, ridente di bianche casette annidate tra il verde delle casuarine e dei cocchi, filando sul bel viale alberato, che sale alla duna del forte Cecchi: si può dare così, dall'alto, un ultimo saluto all'oceano azzurrissimo, su cui una ventina di piroscafi alla fonda ballano disperatamente, sferzati dal soffio potente del monsone di sud-ovest. E si è già in boscaglia: una boscaglia bassa, spinosa e intricata, ma verde in questo periodo di piogge abbastanza frequenti, interrotta qua e là da qualche radura e dagli *harisc*, circondati da zeribe, nei quali vigilano i cantonieri della A. S. S. I., l'Azienda Stradale della Somalia Italiana. Si sbocca nella fertile, ridente piana di Afgoi, la cui terra scura, fecondata dalle acque abbondanti dell'Uebi Scebeli, ha permesso il miracolo di magnifiche piantagioni a numerosi nostri connazionali, di cui si vedono le graziose casette spuntare tra il folto degli alberi e dei fiori.

Lo stesso spe[illegible]lo di una natura rigoglio[illegible]plendente offre Balad. [illegible]bi Scebeli, la grande pro[illegible]nza dei Somali, scorre [illegible], lento, imponente sot[illegible]onte di ferro e tra le riv[illegible]rose di sicomori e verd[illegible] altissime erbe. E ancora n[illegible]llaggio Duca degli Abruzzi, [illegible] Mahaddei Uen, a Gialala[illegible] sempre l'Uebi l'elemento essenziale, a cui la zona [illegible] tutto: la fitta popolazione, le mandrie e le greggi, i campi di dura e le sciambe che forniscono di ortaggi anche Mogadiscio. Lontano dall'Uebi ha il sopravvento la boscaglia, arida e sterile dominio del nomade con le sue bestie e la sua tenda, delle gazzelle e dei dig-dig. Ma vicino all' Uebi c'è molto spesso la malaria; o per lo meno, le zanzare. E' per questo che poniamo il campo alquanto lontano dal fiume.

E' una notte di luna e di nuvole: grosse, nere, veloci, spinte dal monsone, scaricano ogni tanto un po' di pioggia e filano verso nord-est. La terra, rossiccia, arida, la beve e se ne impasta, divenendo viscida alle ruote e attaccaticcia alle scarpe. Ma il sole, poche ore dopo l'alba, ha già ristabilito la transitabilità sulla strada, sulle piste e nella boscaglia, e le pernici, i francolini e gli ibis, che tutta la notte hanno pigolato, ora lo glorificano, stridendo forte mentre volano. Non si può pensare al paesaggio somalo senza il sole: quando, raramente, è nuvolo, questa boscaglia diviene tetra, grigia; pare più spinosa e impenetrabile; ma quando il sole torna, squarcia le nubi e mostra lembi di cielo di un azzurro mai visto e indora la sabbia e gli sterpi, allora anche la landa monotona diviene festosa, splendente, e il ronzio degli insetti e il gridio di mille uccelli e le tinte vivaci delle loro penne l'animano, la vivificano.

LA BOSCAGLIA E' RICCA DI SELVAGGINA E DI CACCIA GROSSA. *(Fot. Papini)*

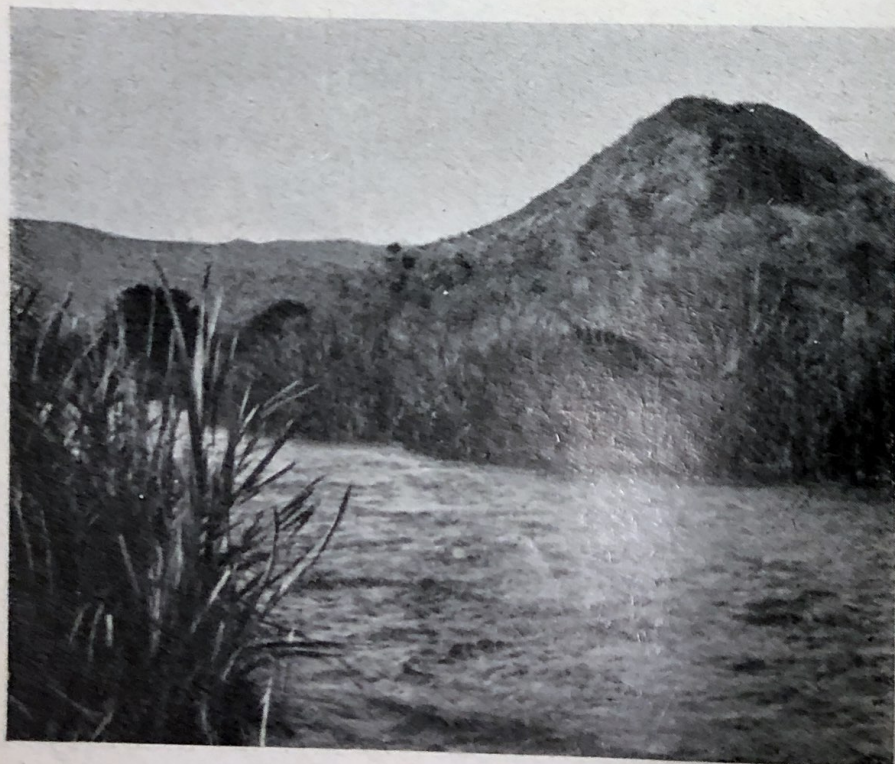
Da Gialalassi a Bulo Burti la strada è abbastanza buona e ancor migliore è più oltre, verso Belet Uen: si può andare anche a cento all'ora. Oh, la monotonia della interminabile distesa di boscaglia che si attraversa, su cui si riversa il polverone denso, spinto dal vento, ad ogni passaggio di automobile.

Il polverone aumenta a Belet Uen: dicono che sia una caratteristica del paese (in questo periodo), insieme alle palme dum, che a ciuffi foltissimi si affacciano sulle rive dell'Uebi Scebeli, succhiandone le linfe e proteggendo, come per compenso, con la loro fresca ombra gli harisc degli indigeni, stretti uno accanto all'altro, in ordine, divisi da stradine pulite, come comanda il « sinior Residente ». E' un bel paese Belet Uen; veramente africano. L'Uebi Scebeli, che, con la sua ansa, lo circonda da tre parti, pare voglia conservarlo gelosamente; ma dalla quarta parte la civiltà si è già infiltrata, ha costruito qualche palazzina, l'ospedale, la Residenza, ha innalzato le antenne della radio e fatto le strade; cose tutte di cui gli indigeni sono contenti, poichè salutano con riconoscenza il tricolore che sventola sul pennone nella piazza principale.

Dopo Belet Uen — che significa villaggio grande — non si incontrano per un pezzo altri centri importanti. Alla strada subentra, perciò, la pista, tranne là dove il Genio militare ne ha costruita una per le esigenze della nostra avanzata; ma poichè, per evitare le bassure, che durante la stagione piovosa si impantanano, la strada segue le pendici delle alture, accompagnandole in tutte le loro giravolte e dilungandosi così eccessivamente, molti preferiscono tagliare dritto nella boscaglia, sulla pista tracciata dalle autocolonne dei « Fiat giganti », anche a rischio di insabbiarsi o di impantanarsi, se ha piovuto da poco. La pista da Belet Uen a Ferfer, poi, mette a dura prova l'abilità degli autisti, finchè non li conduce, in vicinanza di Ferfer, sulla bella strada costruita dal Genio militare con tutte le necessarie opere d'arte. Il paesaggio attraversato da questa nuova strada è interessante soprattutto per la sua somiglianza con quello della Tripolitania: la piana assolata, arida, coperta di arbusti stenti, con lo sfondo lontano di monti azzurrini e con alcuni contrafforti più prossimi, sui quali la strada comincia

BALAD: LE RIVE DELL'UEBI SCEBELI, OMBROSE DI SICOMORI.... (*Fot. Papini*)

a serpeggiare, ricorda stranamente, infatti, alcune zone del retroterra tripolino, verso il Gariàn.

Ferfer, in complesso, è un postaccio desolato, con poche capanne, intorno a pochissimi alberi, un largo letto di uadi, su cui il Genio ha lanciato un bel ponte, e numerose tabelle — alcune delle quali del T. C. I., naturalmente — indicanti la pista per la regione degli Sciaveli (Mustahil, Dagherei, ecc.) da una parte, e quella per la lontana Migiurtinia (Sinadogò, Rocca Littorio, ecc.) dall'altra; tutte deviazioni interessantissime, ma inconciliabili con la fretta. Si continua, quindi, verso nord-ovest, e si comincia a salire alquanto, seguendo una strada in molti tratti ardita e ricca di numerosissime svolte, con panorami a sorpresa, sempre varî e sempre interessantissimi. Monotona, invece, è la vegetazione di basse acacie spinosissime, di alberelli d'incenso, di arbusti mostruosi coi rami contorti, dai quali, alla rottura, sprizza abbondante il lattice. Ad accrescere la tetra tragicità della scena contribuiscono il terreno roccioso, scabrosissimo, striato di nero e di rosso-bruno, come di sangue, e le grida rauche dei corvi, che a stormi svolazzano in un cielo grigio e bianco, ingombro di nuvoloni minacciosi.

Dopo Lamma Bar, però, si marcia ancora in piano, e fino a Da Hambar a Scillave la pista migliora e corre diritta, in mezzo a un paesaggio vivificato dai bei colori della sabbia rossa e del tramonto, splendido come tutti i tramonti di queste meravigliose regioni.

Insensibilmente quasi, attraverso varie sfumature e gradazioni della vegetazione, della conformazione del terreno, del paesaggio in genere, si è giunti sul primo gradino dell'altipiano: Gorrahei, infatti, sebbene la sconfinata piana, bruciata dal sole, battuta dal vento e corsa da nuvole di bianca polvere, ricordi anch'essa alcune delle zone più calde della Tripolitania, è a circa 500 metri sul mare. Essendo Gorrahei molto calda, assetata, polverosa e spoglia di vegetazione — e per giunta malarica, quando il Tug Fafan, durante la stagione piovosa, straripa — Gabredarre, a poca distanza, ma in posizione elevata e ben più salubre, con un territorio coperto di vegetazione e meglio abitato, è destinata a sostituirla sia dal punto di vista militare — vi sono ancora fortificazioni abissine in buono stato — sia come ca-

LE RIVE DELL'ERRER, VERDI DI GIUNCHETI... (*Fot. Sergio*)

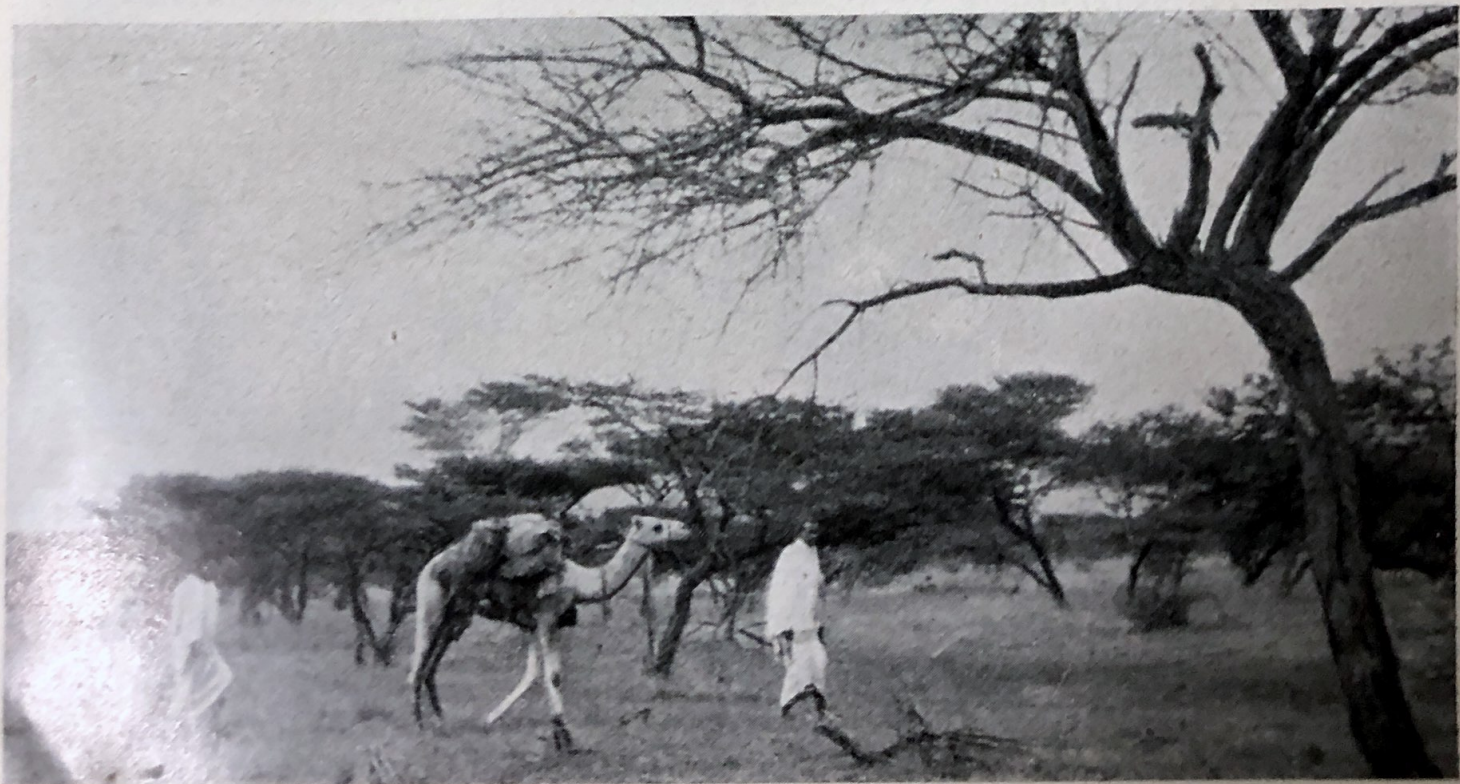
poluogo di Commissariato.

Dopo Gabredarre, la pista si nasconde in una magnifica boscaglia, prevalentemente costituita di alte acacie ombrellifere, ricca di ottarde, francolini, gazzelle, dig-dig e cinghiali, che scappano all'avvicinarsi delle macchine. La sabbia rossiccia si solleva in vortici impressionanti che, a sera, davanti ai fari, dànno l'impressione di fiammate, in mezzo alle quali avanzi il radiatore; e la sabbia entra dappertutto, ed obbliga i viandanti ad avvolgersi la testa in fitte sciarpe. Innumerevoli volte le ruote girano a vuoto, scavando sotto di sè, nel disperato sforzo di avanzare, la buca entro cui si immobilizzeranno, fino a che, a forza di braccia e con l'aiuto del cavo di acciaio attaccato ad un'altra macchina, potranno nuovamente mordere un terreno più consistente.

Nonostante ogni sforzo, non è possibile raggiungere Uarandab; a mezzanotte, a pochi chilometri dalla meta, occorre sostare per poter, con la luce del giorno, ritrovare l'orientamento e permettere alle sbandate macchine della colonna di riprendere contatto fra loro. Notte in boscaglia: notte di plenilunio tersissima e fredda, percorsa dai mille brividi che dall'aria sembrano si trasmettano ai grandi rami spettrali delle acacie ombrellifere e delle euforbie e da essi agli uomini, piccoli, sperduti in tanta nuova misteriosa immensità della natura. Avvolti in una coperta, ci si butta a terra accanto alle macchine, e si vorrebbe dormire: ma non può resistere all'incanto di questa notte meravigliosa chi lo prova per la prima volta. E si rimane in silenzio, cogli occhi spalancati, con le orecchie tese a tutti i rumori; allo scoppiettio del fuoco che gli indigeni hanno acceso per scaldarsi e per tener lontane le bestie, al latrato degli sciacalli, all'ululo lugubre delle iene, al verso di qualche uccellaccio rapace e al pigolio sommesso e timido delle tortorelle di boscaglia; si sente, a tratti, potente, profondo, inconfondibile, il ruggito del re della foresta.

Noi guardiamo le armi, senza tuttavia sperare che il leone si faccia vedere; siamo troppi e c'è il fuoco acceso.

Poi viene l'alba. La carovana finalmente si riunisce, e si riparte per Uarandab, Sassabaneh, Dagahbur, sempre lungo la magnifica valle del Fafan prima e quella del Gerrer poi. I segni della guerra qui sono ogni tanto evidenti. Accanto ad essi, sorgono però le opere di pace che la nostra civiltà lascia dietro di sè, nel suo passaggio. A Sassabaneh, a cinquecento passi da una grossissima bomba inesplosa, conficcata per metà nel terreno, è stato costruito già un grande ponte in muratura; vicino al letto, ora asciutto, del Gerrer, dove ancora si vedono le postazioni delle mitragliatrici abissine annidate nelle piccole caverne o tra le radici dei grandi sicomori, una sezione idrica del Genio ha scavato un pozzo, che fornisce acqua abbondante anche alla zona di Hamanlei, dove gli Abissini si servivano di semplici pozzanghere, scavate nel letto del fiume, piene di acqua verdastra e poltigliosa. La pista, lungo la quale ancora si vedono paletti contorti e frammenti di filo della linea telefonica abissina, viene continuamente migliorata per l'indispensabile traffico di automezzi. La stessa Dagahbur, che fu spesso bombardata, essendo un importante centro della resistenza abissina — a causa della presenza di abbondante acqua e di un guado abbastan-

... BOSCAGLIA ALTA, A BASE DI ACACIE OMBRELLIFERE... *(Fot. Papini)*

HARAR: UNICI EDIFICI DECENTI SONO LE CHIESE... *(Fot. Sergio)*

za agevole sulle incassate rive del Gerrer, oltre che di un comodo punto di abbeverata — ora risorge a nuova vita.

La regione tra Dagahbur e Giggiga è magnifica: dapprima boscaglia alta, prevalentemente di acacie ombrellifere, attraversata da un'ottima pista, poi una distesa immensa di praterie lievemente ondulate, degradanti fino a Giggiga, tutta raccolta in una verdissima conca, ricca di acqua e di bestiame: mandre di centinaia di zebù, o foltissime greggi di capre, o branchi di cammelli in ottime condizioni, guardati da pochi indigeni Ogaden, dall'espressione selvaggia e dagli sciamma color terra; assolutamente primitivi, ma già consci del nuovo stato di cose.

Se da Dagahbur a Giggiga il paesaggio è magnifico, da Giggiga ad Harar è addirittura meraviglioso. Vegetazione ricchissima e svariatissima, fauna abbondantissima e assortita, acque correnti, boschi, praterie, rocce, campi di dura, frutteti, villaggi, tutto un campionario, insomma, di paesaggi e di panorami africani e nostrani, gettati alla rinfusa da una natura insolitamente prodiga intorno a poche decine di chilometri di discreta pista. Ma un simile paradiso è poco abitato e le popolazioni, denutrite e luride in modo impressionante, denunciano all'evidenza la colpevole incuria e la ladresca rapacità con cui veniva amministrato questo che era il feudo personale del Negus. Il quale aveva nella città, che ora noi abbiamo elevato al grado di capitale di Governo, l'unico palazzo degno di tal nome: tutto il resto della città, che dalle alture da cui è circondata presenta un magnifico colpo d'occhio, è costituito da catapecchie pericolanti, allineate lungo letti di torrenti o di ruscelli.

Harar è collegata a Diredaua e alla sua ferrovia, come dire al mare, mediante una buona strada di recente costruzione, per la quale si svolge quasi tutto il traffico della regione coi paesi d'oltre mare. Dopo i laghetti di Haramaia — meravigliosi occhi azzurri, che con le colline intorno ricordano i paesaggi del Trasimeno — la strada si addentra in selvagge gole, coperte di scuri cipressi e di tuie, e sfiora profondi precipizi, su cui girano planando gli avvoltoi e in fondo ai quali spesso rumoreggiano i torrentelli, che portano le loro acque nella vasta piana. Sul ciglio di questa è posta Diredaua, una cittadina già formata all'europea, anzi alla francese. Nulla vi manca e, nella sua funzione di porta dell'Harar e di tappa verso Addis Abeba, molto guadagnerà dalla nostra occupazione.

ITALO PAPINI

OLTRE GIGGIGA: VEGETAZIONE SVARIATISSIMA, FAUNA ABBONDANTISSIMA... *(Fot. Papini)*

IL CASTELLO COSTRUITO NEL 1583 DA ALFONSO I D'ESTE PRESSO IL GRAN BOSCO DELLA MESOLA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

MESOLA ESTENSE

TRA BOSCO E VALLI DA PESCA

Parlavamo, con amici romagnoli, di boschi famosi: dall'Abetone al Parco Nazionale d'Abruzzo e del Gran Paradiso, da San Rossore alle foreste e alle macchie dell'Appennino pistoiese.

— E la Mesola? — mi domandano. — Ha mai veduto la Mesola?

Confesso che no. I miei interlocutori non si sorprendono. Molta gente del Polesine e del Ferrarese, che sono le due zone più vicine alla Mesola Estense, ignora questa località, ch'è certo una delle più belle plaghe del litorale adriatico. Ma sono scusati: la Mesola è proprietà privata. Per visitarla occorrono particolari permessi e, una volta ottenuti, v'è, non possedendo mezzi propri, il non lieve problema di raggiungerla.

La Mesola è isolatissima, lontana dalle linee ferroviarie — anche secondarie — della Romagna e del Veneto. Costituisce un tenimento a sè, protetto da ripari ben vigilati, dove tuttavia la ospitalità è pronta e larga, quando qualche vettura di cacciatori o di turisti vi approdi. Più numerosi dei turisti sono i cacciatori, attratti dalla gran copia di selvaggina di una riserva rinomata sin dai tempi degli Estensi. I turisti ignorano che vale la pena d'una diversione dalla Bologna-Ferrara-Rovigo verso la foce del Po di Goro.

Sui terreni di riporto, a sud del delta di Po, i padri della Badia di Pomposa da tempo immemorabile avevano preso a piantar alberi e querci. E agli Estensi, che d'ogni parte del loro ducato traevano possibilità di « delizie », fu relativamente facile sfruttare e organizzare nel bosco preesistente una grande riserva di caccia, completata nel secolo XVI da un castello a quattro torri. E poichè intorno al Bosco c'erano — e vi sono ancora — le grandi « Valli », ossia le lagune che dal Po di Goro si stendono sino a Comacchio, nelle Valli i duchi organizzavano partite di pesca, dopo le battute di caccia.

Era il soggiorno preferito della Corte di Ercole II, che aveva fatto cingere il possesso, « con spesa veramente heroica », d'un muro di dodici miglia, con quattro portoni disposti secondo « i quattro siti del Cielo ».

Il Castello si erge ancora possente, cinto da

I LECCI E GLI ARBUSTI SILVESTRI SI SPECCHIANO NELLE ACQUE DEI TACITI RIVI...

(Fot. Brogi)

un'ampia corte e da un porticato. Oggi la corte è la piazza del Borgo, dove ogni domenica mattina si tiene un colorito mercato paesano; e il portico è sistemato a negozi. Il Castello non conserva internamente più nulla degli antichi fasti estensi; ma le vaste camere son degne ancora di accogliere ospiti regali. Il tenimento intorno al Bosco è stato bonificato e costituisce una delle zone agricole più interessanti del Ferrarese. Il Bosco è stato amorosamente conservato e le Valli da pesca industrialmente organizzate.

Al Bosco, dal Castello, si arriva quasi di sorpresa; e vedendo, di lontano, la folta macchia di lecci, non si può credere quello che ci riserva l'interno. Si può entrare nel folto con la macchina, e girarlo tutto per strade tracciate sulle antiche piste delle cavalcate ducali.

Lecci fitti e cespugli selvatici; solitudine e silenzio, reso anche più alto e solenne dalla vicinanza delle acque delle Valli, del Po, del mare; che non è il libero mare aperto, ma il mare insaccato nella rada naturale di Goro. Giochi di ombre e di luce tra la ramaglia, sciabolate di sole nel folto, a illuminare d'improvviso le ombre più riposte; gallerie di verde inarcate su lunghi tratti di strada ombrosa e improvvisi spiazzi di luce vivida, come nel grande « parco delle Duchesse », dove un tempo si torneava e si facevan giochi di destrezza.

Delle Duchesse, che alla Mesola tenevano molto, sono rimasti vivi altri ricordi, come la boscosa « via del Piacere », che certo conduceva a padiglioni segreti.

Di fronte alla Bocca della Falce, tra il Po di Volano e la Sacca di Goro, i lecci cedono ai pini. Si ritrova qui il motivo classico della Pineta di Dante a Ravenna, ma con una nota paesistica forse più pura. I margini della Pineta si specchiano nelle acque cerule e calme della Sacca di Goro, dove aliano solo i gabbiani intenti alla pesca: pennellate vive di bianco e grigio, contro il verde intenso della macchia.

La caccia al cervo ed al daino si tiene, con norme particolari ed in una determinata stagione, nel folto del grande Bosco di lecci. Che il Bosco sia animato è evidente. Percorrendolo anche a bordo di una rombante auto, si affacciano tra i rami cervi e daini, isolati o in gruppi. I

UN PITTORESCO INTERNO DEL BOSCO CON UN CORSO D'ACQUA DOVE LA SELVAGGINA VA AD ABBEVERARSI. *(Fot. Brogi)*

OMBROSE STRADE TRACCIATE, FIN DAL TEMPO DEGLI ESTENSI, SOTTO FOLTISSIME GALLERIE DI VERDE. *(Fot. Brogi)*

cervi, più schivi, s'internano subito nel folto; i daini, più curiosi o più tardi, si indugiano a guardare. Una razza di daini albini, bellissimi, spiccano luminosi sin entro il fitto della boscaglia, quasi che il sole si rapprenda sul loro vello.

I cacciatori, che giungono da ogni parte dell'Italia settentrionale, hanno a loro disposizione oltre un centinaio di battitori, gente forte, nata sul luogo, che conosce il bosco a palmo a palmo, e senza temere ostacoli stringono in un largo cerchio la selvaggina, sì che daini e cervi son costretti a cercare scampo sopra alcune vie dritte, allo scoperto, dove dall'alto di piattaforme issate sugli alberi da un lato della strada stanno alla posta i cacciatori.

Al tempo degli Estensi, le « fiere » venivano uccise con spiedi o zagaglie, e i cacciatori, a piedi o a cavallo, « con grande leggiadria » ammazzavano cinghiali e cervi, sotto gli

ALLA POSTA DELLA SELVAGGINA, SULLE PIATTAFORME DI TIRO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

I PINI DELLA MESOLA RIPETONO IL CARATTERISTICO MOTIVO DELLA GRANDE PINETA LITORANEA DI CLASSE. (Fot. Brogi)

occhi divertiti della Serenissima Duchessa e delle sue dame. Lo spettacolo delle caccie moderne, invece, offre forse men leggiadri aspetti; ma è quanto mai caratteristico. Nel bosco risuonano secchi i colpi della fucileria; i capi uccisi vengono, più tardi, raccolti da un carro a tre cavalli e portati a scuoiare. A mezzogiorno, colazione nel bosco, con mezzi di fortuna, ma non senza un certo conforto; e vin di Bosco, tratto dai vitigni che Anna di Francia portò nel Ferrarese dalla natia Borgogna.

In macchie basse intorno al bosco, lepri e fagiani: fagiani a migliaia, discendenti, forse, da quelli stessi che gli Estensi cacciavano col falcone. Quest'anno ne sono stati abbattuti quattromila, e la riserva è più che mai popolata. I fagiani hanno una loro capitale, la Fagianaia, dove son allevati alcuni splendidi esemplari di fagiani dorati della China e del Giappone, e dove risiede il personale addetto ai capi allevati in libertà. A passar vicino alle macchie basse si sente un fruscìo, un becchettìo, un agitarsi vasto, come un vento interno che scuota dal di sotto gli arbusti. E basta che un guardiano si avvii per un viottolo scoperto, lanciando un suo fischio di richiamo ed agitando il secchio col becchime, perchè sbuchi di qua e di là una enorme colonia di fagiani; più femmine che maschi, chè nelle caccie, com'è ovvio, vengono di preferenza abbattuti questi ultimi.

Le uova di fagiano sono covate da galline. Si raccolgono le uova nella macchia, a migliaia, e si fa incetta, in tutto il delta padano, di galline in caldo per la cova. Le chioccie covano amorosamente i pulcini di fagiano, entro casette disseminate in località prestabilite, sotto la sorveglianza del personale addetto. Appena il piccolo fagiano può provvedere da sè ai casi suoi, lascia la chioccia e si sbranca per la macchia.

Tra mare e Po, tra Valli pescose e terre redente, il Bosco Estense di Mesola non è abitato che dagli agili cervi, dai nervosi daini, dalle furbe lepri e dalla grande colonia dei fagiani. La stagione delle caccie è breve; e non vengono abbattuti se non i capi che i guardacaccia hanno condannato.

I proventi della caccia vanno a sostegno di due Asili per i figli dei battitori, dei pescatori, dei contadini. Si possono fare opere buone anche a colpi di fucile (da caccia!).

Il pesce delle Valli — anguille e cefali — si trova su tutti i grandi mercati d'Italia: le an-

IL BOSCO SI PUÒ PERCORRERE ANCHE IN AUTOMOBILE, SOTTO GLI SGUARDI ATTONITI DEI DAINI E DEI CERVI. *(Fot. Brogi)*

IL PINGUE BOTTINO DI UNA PRIMA BATTUTA DI CACCIA AL DAINO NEL GRAN BOSCO DELLA MESOLA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

guille marinate della Mesola, con quelle di Comacchio, sono tra le più pregiate. E del resto, anche gli Estensi avevano industrializzato la pesca delle Valli; la quale costituiva uno dei proventi più cospicui della Corte Ducale. A questo proposito si dice ch i Papi ambissero di togliere — come poi tolsero — Ferrara agli Estensi, attratti anche dal cospicuo rendimento della pesca nelle lagune tra Po e Reno.

Il Bosco di Mesola Estense tra mare e Po, tra Valli pescose e terre redente, è ancora una delle poche plaghe dove l'uomo possa sentirsi solo di fronte alla natura sovrana. Lontane le linee ferroviarie, sbarrate le strade automobilistiche; una gran pace, una grande libertà. Il vento dell'Adriatico che stormisce tra i pini e i lecci, il Po che va lento e solenne verso il mare.

Tra le quattro torri del Castello, a sera, quelle pettegole di Duchesse estensi amavano dissertare, con petrarchesca saccenteria, insieme ai loro poeti, sull'amore, e sul perchè la donna deve corrispondere all'uomo che l'ama, e sulle regole che debbono guidare il perfetto gentiluomo d'arme e di corte.

Tra quelle quattro torri ha dormito, di recente, sonni tranquilli, dopo sane giornate di caccia, il Principe Umberto, facendo dimenticare, con la sua solida mentalità di principe moderno, le ultime dissertazioni di una Corte che terminava in chiacchiere accademiche il suo ciclo ormai concluso. Oggi, sotto le quattro torri e per le vie del Bosco, sino al traghetto della Falce, soltanto una volta all'anno conviene gran folla. E' la giornata del 24 maggio. La folla va in pellegrinaggio ad una cappellina tra i lecci, in vista della Sacca di Goro. Non è una festa di « antica tradizione », è una tradizione giovane, di pochi anni, ma quanto mai sentita! E' folclore dei giorni nostri. Quella cappellina del Bosco è dedicata ai Caduti della grande guerra. Il 24 maggio, nel Bosco di Mesola Estense sventolano al sole le bandiere tricolori e i gagliardetti, risuonano gli inni. La gente del Delta ascolta la Messa. Poi si sparge nel Bosco e, in comunione con la natura, con la terra, con gli alberi, con le acque, col sole, vive in serena letizia la sua giornata.

Al tramonto, ricomincia per il bosco un anno di splendida solitudine; e il cervo, il daino, la lepre e il fagiano ritrovano la tranquillità necessaria alla loro vita schietta e selvatica.

P. G. COLOMBI

LA RIVA SINISTRA DELLA PINETA VERSO LO SBOCCO DELLE ACQUE DEL PO DI VOLANO NELLA SACCA DI GORO. *(Fot. Brogi)*

IL CARATTERISTICO TRAGHETTO DELLA FALCE AI LIMITI DEL BOSCO E IN PROSSIMITA' DELLE VALLI DA PESCA. *(Fot. Brogi)*

ULTIMI PINI DEL GRAN BOSCO DELLA MESOLA, LA' DOVE IL PO DI VOLANO SBOCCA NELL'ADRIATICO. (Fot. Brogi)

CANZONI FESTE E LEGGENDE DI QUARTIER DEL PIAVE

Certe volte, quando ci penso, mi vien da sorridere.

Le donne trevigiane sono rimaste celebri per la loro venustà, per la grazia del vestire e del canto e, forse, perchè intorno ad esse facevano scenario meraviglioso la suggestiva bellezza delle colline di smeraldo, i paesetti disseminati lungo la canora vallata del Piave, dalle fresche acque spumeggianti.

Eppure — chi lo crederebbe? — queste donne della Marca « Gioiosa ed amorosa » sono state capaci, una volta, di un sacrificio poco noto oltre le rive del fiume sacro, ma rimasto leggendario, tanto che per generazioni se ne è parlato con un certo risolino ironico, che aveva tutta l'aria di voler mettere in scherno e in dubbio la curiosa vicenda con tanta serietà narrata dalle buone e semplici popolazioni della campagna.

Si sa, ogni terra ha la sua storia, più o meno abbellita dalla fantasia, e la storia del Piave esalta glorie che richiamano addirittura i tempi di Roma, quando le popolazioni allora nomadi, un po' per salvaguardare la propria incolumità, e un poco per diritto di primi occupanti, davano battaglia a tutti gli invasori.

Ed ecco che uno di questi invasori, denominato il « Castigo di Dio », fece la sua comparsa con la furia del ciclone, distruggendo *Opitergium* romana e giungendo alle porte di Treviso, dove si arrestò per prepararsi ad espugnar la città. Di fronte alla minaccia, la terra canora ammutolì spaventata, deserta rimase la pedemontana. *Tarvisium* attendeva la sua sorte.

Ma ecco entrar in scena le donne. Per vero, deve essere stato uno spettacolo memorando. Trecento meravigliose fanciulle, nei loro caratteristici costumi, e parte vestite da danzatrici, offrirono al nuovo signore una festa di schietto sapore trevigiano.

La pianura che attraversiamo, dominata dai declivi collinosi che si proiettano sullo sfondo, vide allora, verso il crepuscolo, il pittoresco corteo, accolto, con gli onori dell'ospitalità, nell'accampamento fragoroso di soldatesche e di ferraglia.

La leggenda si arresta a questo punto. Non si stenta a credere che l'Attila in sessantaquattresimo rimanesse vinto e soggiogato dalla straordinaria vaghezza e dalla poesia che emanava dalle danze e dal canto delle bellissime Trevigiane accorse a impetrar grazia per la loro città. Dopo qualche giorno, il « Castigo di Dio » lasciò, incolume, Treviso, che custodiva tra le sue mura simili tesori di leggiadria femminile.

Fu fortuna per tutti che egli non ritornasse!

Si lascia, dopo una successione di curve, la sponda sinistra del Piave, e con essa la biancheggiante Nervesa, sorta sulle rovine della guerra a dominar la vasta ansa che abbraccia in un solo amplesso la stretta di Quero e le grave di Giano. Poi si risale verso San Salvadore.

Se avessi ai miei piedi, in questa deliziosa plaga, quell'Asolo regale, che conobbe il breve e luminoso soggiorno della Regina Cornaro, e di fronte alla quale il non dimenticato Browning si inchinò estasiato, benedicendo la resistenza delle sue gambe che ivi l'avevan condotto dalla sognante Laguna di Venezia, forse non sarei conquiso dal fascino che provo contemplando di quassù le rovine del Castello di San Salvadore, nella troneggiante nudità delle torri diroccate.

Visto così, San Salvadore sembra tutta una festa di luci, come se dagli ozî abadiali di Nervesa sia venuta a trovare il suo principe biondo la poetessa innamorata, che nell'inspirazione del suo sogno trovò l'estro per cantare la bellezza di questa terra e la poesia della sua gente nella valle rigogliosa del Piave sonante.

Anche per la bruna Gaspara Stampa tutto era invito al canto, alla poesia, all'amore, specie quando il principe, abbandonando le turrite mura che ospitarono l'illustre prosapia dei Collalto, scese nella francescana serenità della valle a deporre il suo omaggio ai piedi d'Amore.

Forse il primo incontro sarà avvenuto lungo le acque del Piave; o sotto i castagni di Val Fontanelle, dove le fragole hanno il colore delle labbra ardenti; o presso la Certosa di Tolberto I, dove le ombre sono dense e discrete e le campane a vespro hanno la risonanza di voci lontane e melanconiche.

Chi la conosce attraverso la sua canzone, che tra il dilagare cortigianesco del più gelido petrarchismo fece venir l'acquolina in bocca ed il colorito alle gote a qualche letteratone del tempo, non escluse quelle cardinalizie di Pietro Bembo, vi potrà dire che il suo amore fu sfortunato, perchè il principe amava troppo le belle popolane per rimaner fedele ad una, sia pure, poetessa; come vi potrà dire che essa sparse per la valle il canto accorato del suo tormento.

A noi è rimasto questo canto, come è rimasto quello dei primitivi e sinceri pastori della pedemontana, vaganti coi greggi nelle valli che si scorgono laggiù, con intorno un frastaglio di guglie montane, coronate di villaggi che guardano, come scolte, la sottostante campagna.

Bisogna conoscere questa gente, vivere un poco nell'ambiente per gustarne il fascino. Ma qui, sopra il San Salvadore, non si può. Bisogna ridi-

scendere a valle, affrontare la ripida erta sino a Cison ed addentrarsi poi nella viottola sassosa che mena a Campomolino.

Ed ora, illudetevi di tornar indietro con me, dimenticando le fole, di un centinaio d'anni. Sembra di capitar nel bel mezzo di una scena manzoniana, dove la vetustà dell'ambiente e dei costumi ha il colore inconfondibile dei paesetti della pedemontana. Alberghi? Non se ne conoscono. Per passar la notte al coperto dobbiamo andar insieme a trovar la buona Maria Salton, che incontreremo in un cortiletto lindo, fra casupole di pietra e legno, che paiono crollanti, seduta sull'umile panca che la sostiene ormai da mezzo secolo, mentre la carezza del fumo esce per la porta della cucina nera e bassa, spandendo un gradevole profumo di polenta che sta cuocendo.

Quando io vi capitai era gran festa. Maria mi guardò da lontano con l'occhio tondo della gallina; poi rispose al mio complimento con un sorriso che le disegnò sul volto una fila di rughe. — E' lo sposalizio di mio figlio! — mi sussurrò con un espressivo gesto di gioia.

Infatti, tutto è lindo e ordinato nella povera casetta. Lo sposo, vestito di velluto nero, le calze bianche, il cappello rovesciato, che fa da piedestallo ad una lunga penna, ed una fascia rossa intorno alla vita, ha lasciato pochi minuti prima il cortiletto fra lo stuolo festoso degli amici che gli fanno scorta sino a casa della sposa.

La scena è quanto di più pittoresco si possa immaginare. Un'orchestra di pifferi, affidata alla direzione del decano del paese, che segna il tempo a volte con la bacchetta infiorata ed a volte con la pipa fuligginosa, incaricandosi poi di qualche violento strappo alla fisarmonica per raddrizzar il tono della ballata, rende meno imbarazzante l'incontro.

Dopo i convenevoli, i due cortei si fondono in uno solo, preceduto sempre dall'orchestra e seguito da un codazzo multicolore di costumi, che spiccano come note fantastiche nella tavolozza smeraldina dei prati.

La sposa fa così l'ingresso festante nel cortiletto. Avanza timidamente verso la soglia della nuova casa, dove l'attende la vecchia madre dello sposo. Di fronte a lei la sposa si ferma, afferra le mani che le vengono tese a distanza ed ascolta le tradizionali parole di benvenuto, con le quali le si fa comprendere che da oggi ogni passata tristezza sarà cancellata dal piacere della vita nuova.

Frattanto, riattacca l'orchestra, che ha il compito di toglier di mezzo ogni segno di commozione. Ha inizio la festa. Venti cavalieri circonda-

no la sposa, la traggono al centro del cortiletto, la sospingono verso lo sposo: debbono ballar per primi la manfrina, e tutto intorno i presenti accompagnano il ballo, cadenzando il tempo con vigorosi schiocchi di mani.

Bella semplicità paesana.

A sera, fra le luci stinte dei lampioncini, che disegnano ombre gigantesche, risaliremo al cortiletto silenzioso per la tradizionale serenata agli sposi.

Il coro accorda dolcemente la chitarra ed accompagna sommesso, pieno di dolci modulazioni:

Quando la Nina vien dal Col del Moi
l'è bela come un fior de San Daniele.
La boca sua l'è dolza come el miele
e co' la parla canta i rosignoi...

— La leggenda di San Daniele, non la conosce?

E' accanto a me, sorridente e felice nel suo costume vistoso, la vecchierella che vuol goder di quella festa dei suoi figli.

— In fondo valle — mi racconta, stringendomi confidenzialmente una mano fra le sue — sorge una chiesetta, semplice, bella ed antica. In un fianco, dove l'ombra si proietta invitante, vi sono, a tratti di mezzo metro, tanti ciuffi d'erba e vi nascono fiorellini gentili. Questi fiori — continua — provi a trapiantarli, e moriranno... Per quante volte l'esperimento sia tentato, sempre l'esito sarà negativo. Crescono solo in quel luogo, tutti gli anni, a ricordare il passaggio di San Daniele, e i ciuffi d'erba sono le orme stampate dal suo piede. — Poi, sottovoce per non disturbar la serenata: — San Daniele protegge tutti i buoni....

Simpatica gente del Piave, gentile e sincera come le sue canzoni innamorate, che diventano anche mordaci, satiriche, e acquistano il sapore di un'egloga sospirosa e di uno strambotto ridanciano, a seconda dell'estro e dello stato d'animo di chi le ha composte.

Di chi? abbiamo detto. Forse di nessuno: sono del popolo, appartengono al suo innato estro musicale e canoro.

E non si dimenticano, come non si dimentica la semplice gente paesana, come non si dimenticano queste valli del Piave. Anzi, vi si ritorna, perchè la vita ama le repliche, lei che non si ripete mai.

LORIS FUMEI

I NUOVI MUSEI DI AREZZO

Per uno di quegli strani decreti del destino, che a città e Nazioni, sia pur a periodi alterni, affidano particolari missioni artistiche o storiche, sembra che la regione aretina, centro geografico assoluto d'Italia, abbia sempre avuto, nei tempi, aspetti ed importanza molteplici e speciali.

A cominciare dal periodo geologico, i bacini della Chiana e dell'Arno hanno offerto grandissimo interesse allo studioso per i loro giacimenti non solo, ma anche per i fenomeni di carattere idraulico che vi accaddero — quali lo svuotamento delle acque dalla piana di Arezzo, avvenuto non si sa se per naturale corrosione o per taglio artificiale del diaframma della stretta di Monte e l'inversione del corso della Chiana — e per i resti della fauna e della flora fossile che vi si rinvennero sempre in quantità notevole.

La preistoria nell'Aretino assume importanza non solo per il famoso cranio trovato all'Olmo — uno dei più antichi resti umani che sieno pervenuti fino a noi — ma anche per il rinvenimento di uno speciale tipo di armi ed oggetti dell'età della pietra.

Senza elencare qui le antiche opere d'arte, a dimostrare il particolare interesse archeologico del territorio basta ricordare la *Chimera*, la *Minerva*, l'*Aratore toscano*, celebri statue etrusche; i bronzi cortonesi e la miriade dei

UNO DEI LATERALI DELL'ARA FUNEBRE COL MITO DI ROMOLO E REMO (ETA' AUGUSTEA).

L'ANFITEATRO ROMANO CON L'EX-CONVENTO DI S. BERNARDO OVE OGGI E' SISTEMATO IL MUSEO ARCHEOLOGICO DI AREZZO

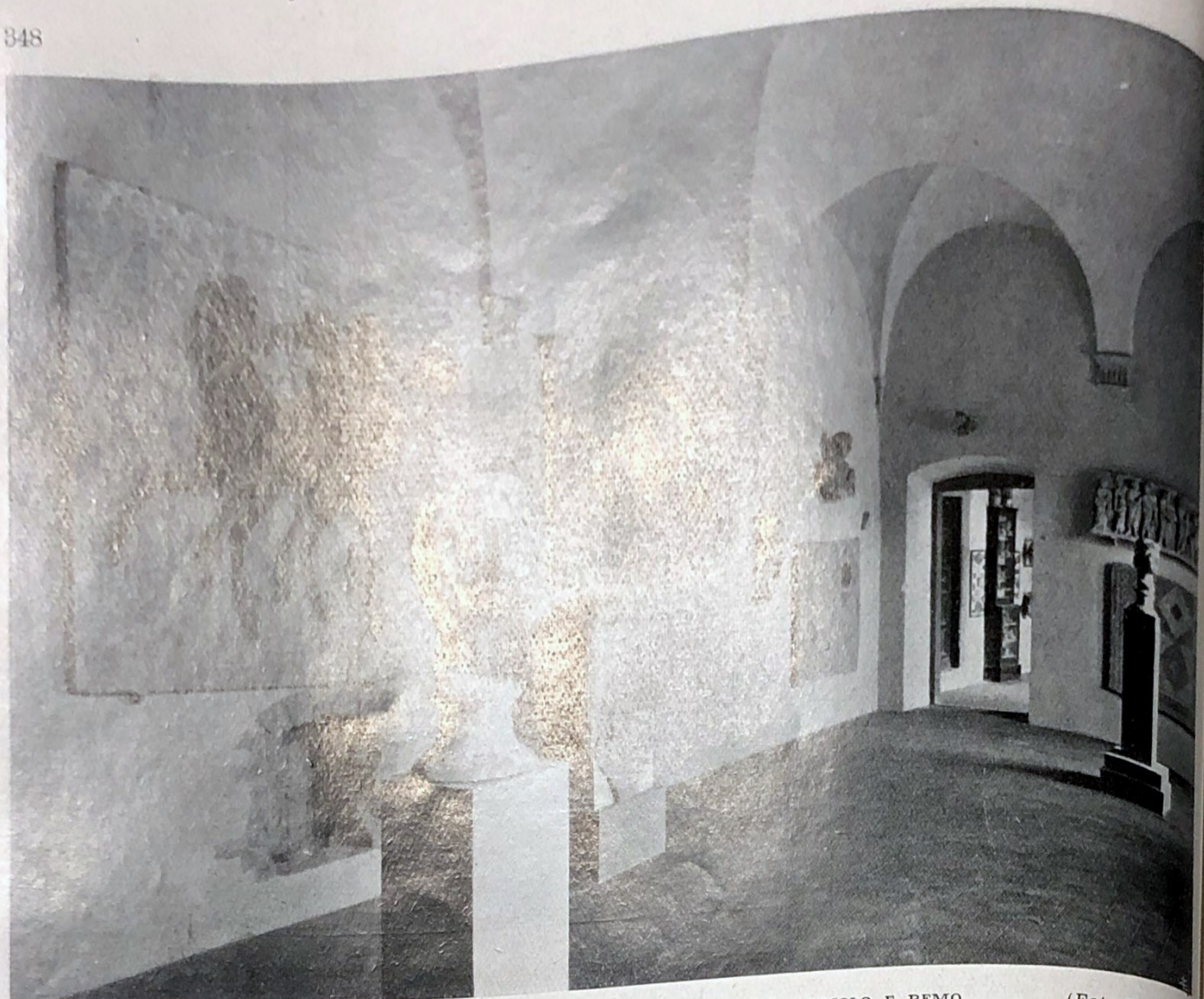
bronzetti trovati nelle stipi votive (purtroppo oggi sparsi per i Musei d'Italia e dell'estero); le bellissime terrecotte ornamentali, pure etrusche, venute in luce nell'Aretino, ove in antico fiorivano industrie di tutti i generi. Gli storici latini ci narrano, infatti, che Roma, quando si accingeva alle sue grandi spedizioni militari, si riforniva specialmente in Arezzo di armi ed utensili.

RITRATTO VIRILE IN CRISOGRAFIA.

(III Secolo dopo Cristo)

Nell'arte dei vasi, poi, appena si diffuse nelle officine ceramiche l'uso della vernice nera impermeabile, che permise la sostituzione dei caratteristici, ma rozzi e mal cotti, vasi di bucchero adoperati in Etruria, con quelli del tipo così detto etrusco-campano, Arezzo si distinse subito in questo ramo della produzione, favorita dai giacimenti delle finissime argille azzurre del suo sottosuolo. Le fabbriche si moltiplicarono, e più crebbero di numero e di fama quando la scoperta e l'uso di una vernice rosso corallo permise alla ceramica aretina di conquistare il primato nella tecnica e nella bellezza con i suoi prodotti, specialmente per quel nuovo tipo di vasi detti *sigillati*, perchè decorati con ornamenti a rilievo, ottenuti mediante punzoni o sigilli impressi nelle matrici, che si esportavano in tutto il mondo allora conosciuto, come

RUDERI DELL'ANFITEATRO COL LOGGIATO TRECENTESCO E LA CHIESA DI S. BERNARDO. *(Fot. Gaburri)*

ANGOLO DI UN CORTILE CINQUECENTESCO DEL PALAZZO PRETORIO. *(Fot. Gaburri)*

UNA SALA DEL MUSEO ARCHEOLOGICO: NEL CENTRO L'ARA FUNEBRE COL MITO DI ROMOLO E REMO. (*Fot. Gaburri*)

UNA SALETTA CON SCULTURE ARCAICHE ETRUSCHE E SEGNALI DI TOMBE.

la ceramica nazionale romana dell'epoca augustea. Il sottosuolo di Arezzo continuò ininterrottamente a restituire tesori archeologici di ogni genere d'arte, quali oreficerie, vetri, mosaici e sculture; ed anche nell'oscuro periodo di transizione fra l'epoca romana e quella bizantina altri rarissimi oggetti ed opere di pregio uscivano dalle mani ingegnose di artefici aretini, arrivando, sia pure in pochi esemplari, fino a noi.

Nell'epoca romanica, maestranze abilissime costruirono le magnifiche pievi, di cui quella aretina è il prototipo originalissimo e completo, usando la bella pietra azzurrognola delle circostanti colline come materiale di costruzione e di decorazione insieme.

Città guerriera, più che dedita ai commerci ed alle arti, e quindi non ricca, Arezzo non di meno eresse nel medioevo superbi e monumentali edificî, mentre per la sua posizione, che la faceva punto di incrocio delle scuole artistiche di Firenze, di Siena e di Perugia e luogo di transito dei loro artisti, poté far ornare le sue chiese e i suoi palazzi di opere insigni, dovute ai più rappresentativi di essi ed anche a maestri lo-

cali, fra i quali primeggiano nel duecento Margaritone, pittore ingenuo e pur originalissimo, e nel trecento Spinello.

Venne il Rinascimento, e gli Aretini, persistendo nella loro tradizione artistica, poterono commettere numerose opere ai maestri locali e della regione, molti dei quali sono fra i maggiori che abbia dato l'arte italiana.

E sebbene Arezzo sia stata per secoli una miniera inesauribile per gli amatori e gli antiquari di opere d'arte (si ricordi l'acquisto metodico delle opere di scavo da parte dei granduchi di Toscana) nonostante la rovina di edifici e la distruzione di opere avvenuta durante i lavori di fortificazione nel secolo XVI — per cui si adoperavano tutti i marmi antichi che si rinvenivano negli sterri per far calcina — Arezzo vanta anche un patrimonio artistico di valore incomparabile, che, per fortuna, fu potuto [illegible]re nel Museo della Fraternita dei Laici, antica Opera Pia cittadina, ed in altre collezioni private (notevolissima quella della famiglia Funghini) che oggi, per cessioni o per lasciti, sono passate in proprietà del Comune.

Costituite queste raccolte da un complesso di ben 30.000 pezzi, divisi in sessanta differenti gruppi poco decorosamente esposti, si presentava da tempo il problema di

UNA SALETTA CON ISCRIZIONI. URNETTE FUNEBRI ED OLLE ROMANE.

STELE SEPOLCRALE ETRUSCA IN MARMO (SECOLO VII A. C.).

STATUETTA FITTILE RAPPRESENTANTE UNA « EPONA ». *(Fot. Pichi)*

I PALAZZI PRETORIALI, OVE SONO SISTEMATI IL MUSEO MEDIOEVALE E LA PINACOTECA. (Fot. Gaburri)

un loro nuovo ordinamento, il quale, come tanti altri, ha trovato la sua migliore soluzione, nel clima del Regime, per volere del Podestà Senatore Occhini e per l'interessamento dei Soprintendenti Minto e Poggi.

Decisa la organizzazione di due Musei e una completa sistemazione della Pinacoteca, furono scelti a loro sedi lo stabile dell'ex-convento di San Bernardo, costruito sui ruderi di un anfiteatro romano, e lo storico Palazzo Pretorio, restaurati con un lungo seguito di lavori diretti dall'architetto aretino Giuseppe Castellucci.

Ma, oltre al problema delle sedi, si presentava quello dell'ordinamento delle collezioni, molto importanti ma troppo varie, fra le quali primeggiavano, nelle archeologiche, le rarissime serie di monete italico-etrusche (*aes grave*), che avevano per base l'asse librale, e le serie dei bronzi e dei vasi aretini (quest'ultima veramente unica); fra le medioevali, quelle dei sigilli, delle medaglie e, su tutte, quella delle maioliche, da considerarsi la più importante e completa fra quante se ne hanno in Italia.

Aggiungendo a queste collezioni gruppi scultorei e pittorici di grande pregio, è facile comprendere quanto questo complesso artistico fosse difficilmente amalgamabile e suscettibile di un buon ordinamento e di una razionale esposizione, data

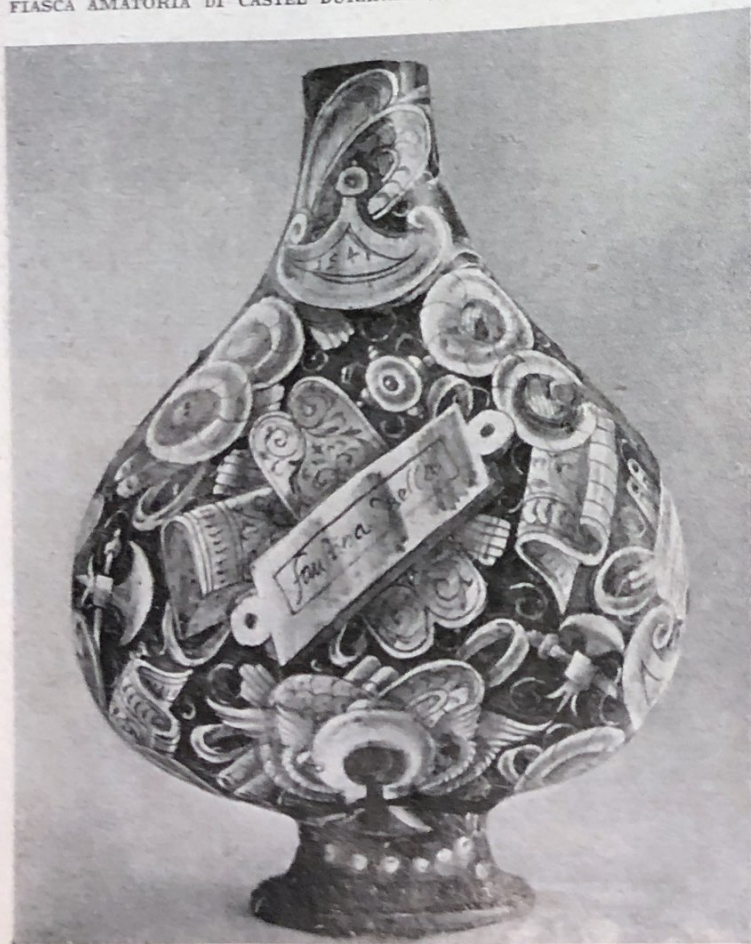
IL PALAZZO PRETORIO VERO E PROPRIO, CON GLI STEMMI DEGLI ANTICHI PODESTA'. *(Fot. Gaburri)*

anche la grande irregolarità dei locali disponibili. Eppure — almeno, come ordinatore di quelle raccolte, io lo spero — i visitatori, abituati a considerare i Musei come un lungo e monotono seguito di aule, ove in genere troppo numerose si stipano le opere d'arte e le lucenti vetrine, saranno favorevolmente impressionati nel constatare che nella sistemazione dei Musei aretini, pur obbedendo a rigidi criteri cronologici ed artistici, si è cercato che ogni opera esposta si adattasse all'ambiente e che ogni oggetto d'arte riassumesse, per quanto possibile, la sua funzione ornamentale. Si poterono così ridurre le vetrine al puro necessario, curare che la bellezza degli ambienti non venisse offesa dalla suppellettile e che la maestosità degli edifici nulla perdesse per il loro adattamento alla nuova funzione.

Al Museo archeologico si accede, infatti, dall'Anfiteatro romano, poi per un braccio superstite dell'antico chiostro medioevale del convento, decorato di affreschi del pittore quattrocentesco Marco da Montepulciano; ed il chiostro con i grandiosi ruderi romani, formano un insieme monumentale e pittoresco.

Dai loggiati cinquecenteschi, dove sono disposti le iscrizioni ed i cippi romani e da cui si vedono l'area e le verdi e fiorite adiacenze dell'Anfiteatro, si entra nelle sale conventuali, di una

IL CORTILE ESTERNO DEL PALAZZO PRETORIO CON FRAMMENTI ARCHITETTONICI IN CORSO DI SISTEMAZIONE. *(Fot. Gaburri)*

FIASCA AMATORIA DI CASTEL DURANTE (1541). *(Arch. Fot. T. C. I.)*

semplice e bella architettura, in cui sono sistemate le raccolte etrusche; mentre altre salette, ricavate dagli ambulacri dell'Anfiteatro e popolate di frammenti e sculture in travertino e calcare, offrono un aspetto altamente suggestivo.

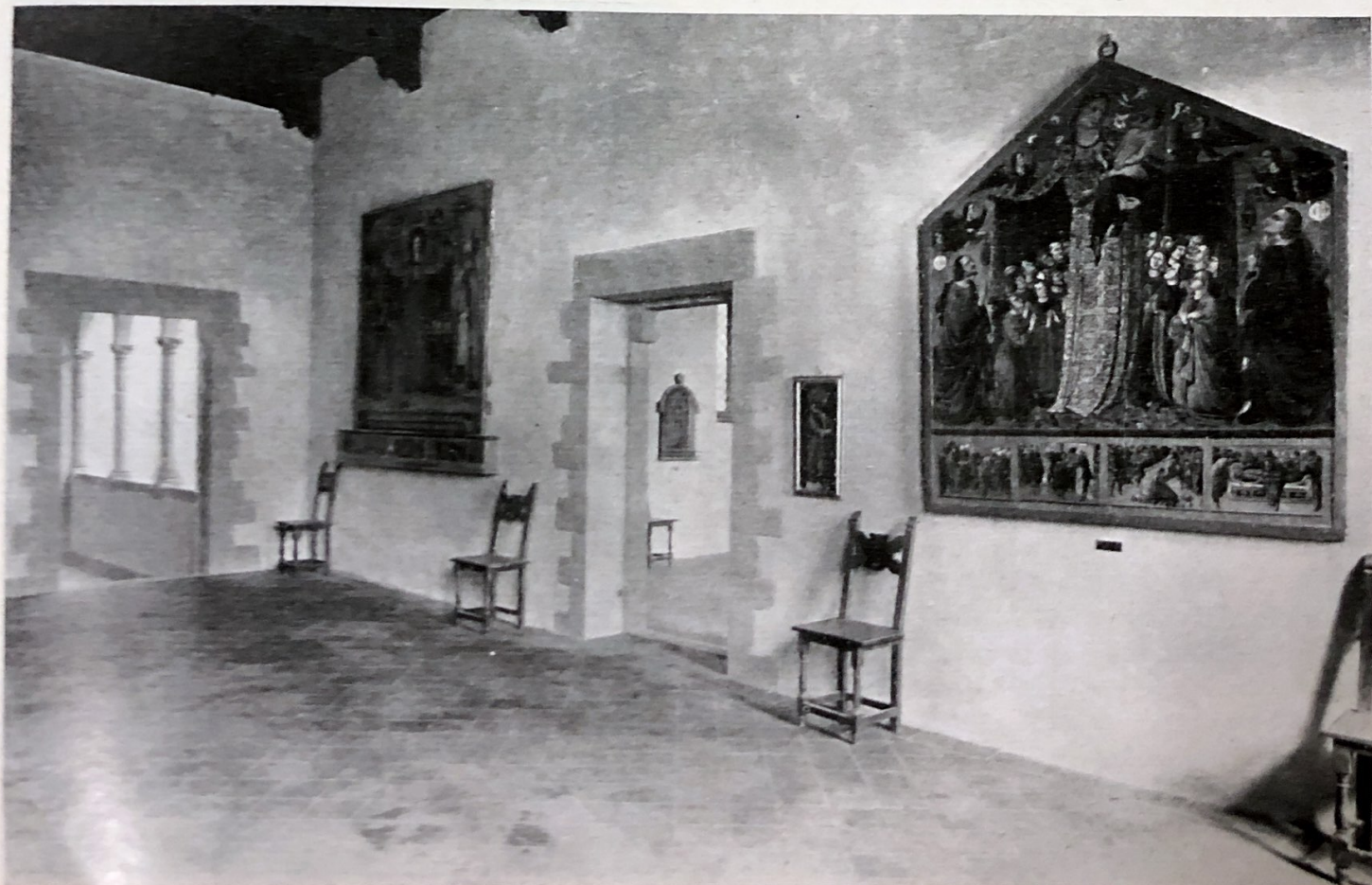
Nelle sale romane i mosaici fanno da pannelli decorativi o da sfondi alle sculture, che sono esposte senza soverchio ammassamento e su basi girevoli.

Nel piano superiore, i superbi esemplari dell'epoca fossile, che con quelli dell'età della pietra formano un gruppo a sè, non sono collocati, come generalmente si usa, entro grandi e fredde vetrine, ma adattati e intonati all' ambiente (stanze e pareti) con bell'effetto ornamentale. Non fu il bucranio, o teschio di bue, uno degli elementi decorativi dell'arte classica e rinascente?

Da altre stanze, poi, ove in vetrine sono conservati gli oggetti più preziosi, si può entrare nel secondo ordine di loggiati, da cui si gode la vista dell'intera città.

Il Museo medioevale ha sede nel Palazzo Pretorio: se i locali e le suppellettili sono naturalmente di carattere del tutto diverso, l'ordinamento delle raccolte è stato fatto

UN CORTILE MEDIOEVALE DEL PALAZZO PRETORIO. *(Fot. Gaburri)*

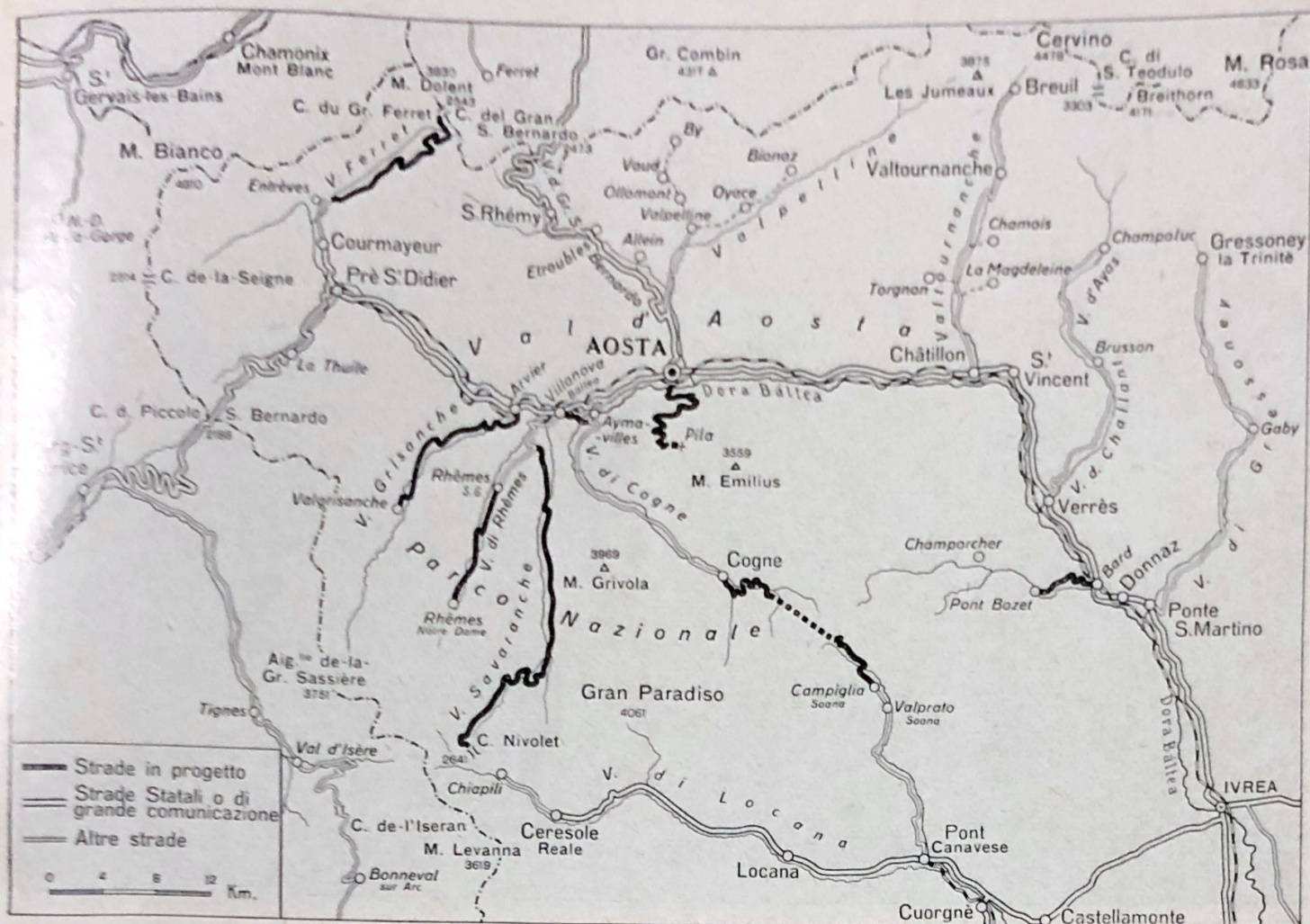
UNA SALA DELLA PINACOTECA. A DESTRA LA « MADONNA DELLA MISERICORDIA » DELL'ARETINO PARRI DI SPINELLO (1332-1409).

UNA SALA CON LE MAIOLICHE A RIFLESSI. (Fot. A. Pichi)

con gli stessi criteri. Il visitatore passa per cortili dalle pareti irte di bozzati delle antiche torri, o ingentiliti da eleganti colonnati, adorni di sculture, di stemmi e frammenti architettonici; per scale ampie o ripide; per stanze in penombra, tetre o severe, ma rese suggestive da camini, tabernacoli, panoplie d'armi e mobili massicci; per vaste sale dove la luce può modificarsi a volontà, perchè sia dolce negli ambienti ove sono esposti i quadri e viva nelle sale dove sono le terrecotte robbiane e le fulgenti meravigliose maioliche a riflessi.

Dalle numerosissime finestre, che hanno ancora i loro caratteristici sedili originali in pietra, si gode la vista dei monti, che circondano Arezzo come un anfiteatro; della campagna aperta e delle fughe di tetti e di logge; di scorci di vecchie vie e della selva di torri e di campanili, che si ergono sulla sagoma fiera della città.

Situata nel centro d'Italia, Arezzo dovrebbe essere molto più frequentata che non sia, da Italiani e forestieri. Ma la fama delle sue bellezze naturali ed artistiche cresce ogni giorno. La città si arricchisce di nuove attrattive e si valorizza. Ne è prova la creazione dei nuovi Musei.

ALESSANDRO DEL VITA

TESTA MARMOREA DI GUERRIERO (PRIMA META' DEL SEC. XIV).

CARTINA SCHEMATICA DELLA RETE STRADALE DELLA VALLE D'AOSTA, CON L'INDICAZIONE DEI PROGETTI PER STRADE TURISTICHE, DI ALCUNE DELLE QUALI SI FA CENNO IN QUESTO ARTICOLO.

IL PROBLEMA STRADALE VALDOSTANO

L'Istituto nazionale di economia agraria ha promosso da tempo accurate indagini per diagnosticare l'endemico malanno dello spopolamento montano in Italia. Queste ricerche differiscono magari nel metodo e nelle conclusioni, ma concordano nel dimostrare che i centri della depressione demografica corrispondono ai paesi più scomodi ed appartati, ove i flussi del progresso civile arrivano a rilento, per la scarsità dei collegamenti coi gangli vitali della regione.

La deficienza di strade rotabili acuisce i disagi della vita, per cui il reddito irrisorio dell'ingrato lavoro della terra infligge all'esistenza umilianti privazioni, quando nell'inerzia del lungo inverno non è la fame che bussa alla porta del tugurio, consigliando il rurale a scendere in pianura, o a emigrare all'estero.

I provvedimenti intesi ad inchiodare l'alpigiano alla sua terra, a far produrre, con gran fatica e gravi spese, poderi spezzettati di scarso rendimento — mentre altrove la stessa estensione di terreno produce il triplo, con minor spreco di forze e di denaro — sono antieconomici, e sarebbe dannoso volerne fare l'esperimento. La bonifica del monte e il riscatto del montanaro hanno come premessa un radicale cambiamento di sistemi, un deciso colpo di timone alla rotta dell'economia montana, che deve poter valorizzare tutte le sue specifiche risorse potenziali, diverse da luogo a luogo, e contemporaneamente armonizzarsi con le esigenze della vita moderna.

La gente reclusa negli sperduti paesi di montagna deve entrare nell'orbita dell'evoluzione sociale, deve poter usufruire dei beni largiti a tutti dalla progredita civiltà; la sua esistenza non deve svolgersi ad un livello troppo inferiore al tenore di vita degli abitanti dei centri urbani. Ora l'unico mezzo per assicurare scambi economici e culturali fra le popolazioni urbane e montane consiste nel perfezionare la rete delle vie di comunicazione, sistemando le strade esistenti e costruendone di nuove, per modo che ovunque, almeno nei principali centri di abitazione permanente, possano circolare senza intoppi i moderni automezzi, per trasporto di merci e di persone.

Nelle zone alpine intersecate da fitta rete stradale il movimento demografico tende a stabilizzarsi e a seguire in certi casi una linea ascenden-

(Fot. dell'A.)

L'ALTA VALLE D'AYAS E IL MONTE ROSA (M. 4633).

(Fot. dell'A.)

CHAMPORCHER (M. 1427) NELLA PITTORESCA VALLE OMONIMA.

IL PIANO DEL NIVOLET NELL'ALTA VALSAVARANCHE. SULLO SFONDO, LA GRIVOLA (M. 3969). *(Fot. dell'A.)*

te, a causa di una più diffusa distribuzione di benessere, da attribuirsi appunto al tornaconto che tutti ricavano dall'intensificazione del traffico.

Queste verità essenziali, ed altre analoghe considerazioni si affacciarono alla mente di S. E. il Prefetto di Aosta, quando s'indusse a compiere ripetuti sopraluoghi nei paesi più disagiati della valle, dove giunge a mala pena una sassosa mulattiera, e dove la vita è tutta un martirologio di stenti e di privazioni. Il Capo della Provincia si convinse che il deprecato decadimento della popolazione valligiana, rivelatosi in modo allarmante nel recente censimento, e tuttora in atto per il crescente sbilancio tra nascite e decessi, era imputabile più che altro al deprimente isolamento in cui si trovano ancora troppi paesi valdostani, privi di rotabile di allacciamento con la camionabile di fondo valle e con la ferrovia. Di conseguenza, l'economia di questi derelitti centri abitati si affida tutta al reddito aleatorio dell'industria pastorale, integrata magari dalla scarsa produzione dei magri campicelli di segale e di patate, mentre le altre risorse naturali del luogo rimangono trascurate e improduttive.

Per queste osservazioni S. E. il Prefetto di Aosta, d'intesa col Federale, decise di affrontare in pieno il sempre differito problema della viabilità valdostana, chiamando a raccolta autorità provinciali e tecnici competenti, allo scopo di esaminare collegialmente gli aspetti sociali ed economici del complesso problema ed escogitare i mezzi per avviarlo a soluzione.

Il convegno ebbe luogo in Aosta il 2 ottobre XIV. Le discussioni assunsero un tono di alto interesse, per la specifica competenza dei numerosi partecipanti, che rappresentavano l'Esercito, il Ministero delle Comunicazioni, l'Azienda Autonoma Statale della Strada, l'Ente Nazionale per il Turismo. Le ampie relazioni, pubblicate sui giornali, misero in evidenza la innegabile importanza del raduno, che servì ad eliminare idee contrastanti, a stabilire una specie di graduatoria fra i molti progetti che si contendono la priorità di attuazione e ad impostare le direttive per una ulteriore trattazione. Lo scatto al movimento è dato; ora la Federazione dei Fasci di Combattimento e l'Ente Provinciale per il Turismo vigileranno affinchè le mete vengano raggiunte con fascistica risolutezza.

Esponendo lo stato presente del sistema stradale valdostano, il Prefetto sostenne che le proposte di miglioramento a questa lamentevole situazione debbano mirare, in primo luogo, a soddisfare le necessità logistiche della popolazione, e quindi anche i progetti a fini turistico-sportivi non debbono prescindere dallo scopo pratico e umanitario di venir incontro ai bisogni degli alpigiani. Prima di profondere milioni a tracciar

RHÊMES NÔTRE DAME: IN FONDO, LA GRANTA PAREI (M. 3473). *(Fot. dell'A.)*

LE GRANDES IORASSES (M. 4205). *(Fot. dell'A.)*

piste da montagne russe per rupi e ghiacciai, occorre riattare le strade esistenti, per adeguarle al traffico dei moderni mezzi di locomozione, e per allacciare alle arterie di fondo valle alcuni dei dodici Comuni valdostani, ancora costretti a servirsi di antiquate mulattiere.

Due sono le strade di primaria importanza, che necessitano di una urgente e definitiva sistemazione, le rotabili di Valtournanche e di Cogne.

— La rotabile Châtillon-Valtournanche, che data dal 1878, fu più volte danneggiata da frane ed alluvioni. Nell'ante-guerra, al tempo delle diligenze e delle ansimanti autocorriere, poteva magari bastare; ma nel 1925, in seguito ai grandiosi lavori avviati nella valle del Marmore, per la captazione di ingenti forze idriche, fu racconciata da cima a fondo, per renderla praticabile ai pesanti traini, che trasportavano le macchine alle centrali.

Nel 1934, fu aperto al traffico il nuovo tronco Valtournanche-Breuil, che diede subito lo scatto a una poderosa e complessa attrezzatura turistico-sportiva nella conca del Cervino, ove non tardarono ad accorrere folle di forestieri d'ogni paese. Ma l'intenso movimento di automobili che ne è derivato (fino a 5 e 600 macchine al giorno), è stato un collaudo abbastanza disastroso per la strada consortile, la cui efficienza si è dimostrata impari al bisogno, dando luogo a frequenti intralci della circolazione, senza contare il logorio subi-

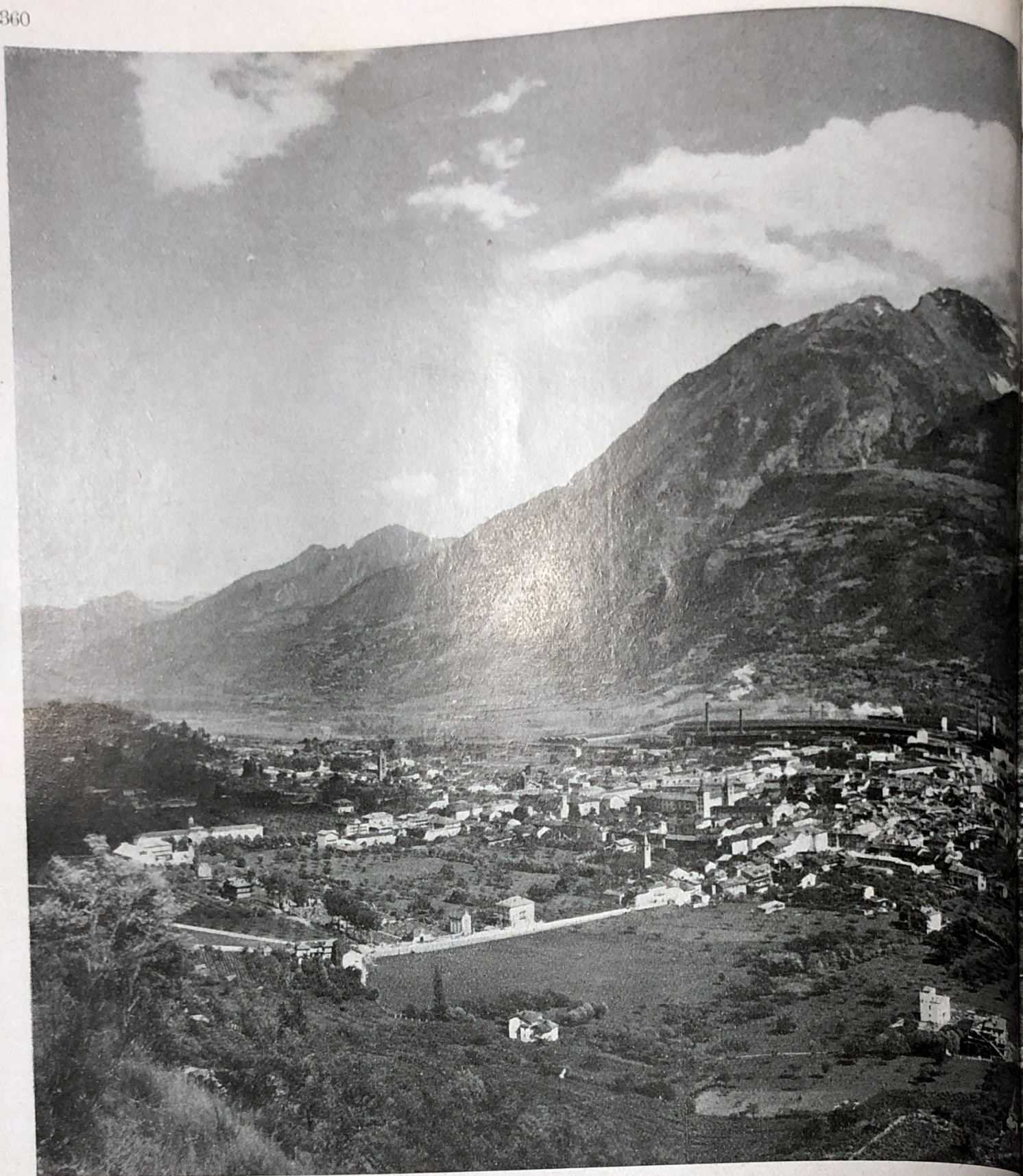
LA VAL FERRET VISTA DAL COL DU GRAND FERRET. *(Fot. dell'A.)*

to dalla massicciata, che dovrà essere riassettata quasi totalmente. Per adeguarla alle esigenze del traffico attuale, che aumenterà di anno in anno, sono indispensabili costosi lavori di sistemazione, che il Consorzio non è in grado di affrontare; anzi, senza il provvido intervento dell'Amministrazione provinciale di Aosta, esso non potrebbe neppur provvedere ad una elementare manutenzione della strada, e tanto meno a tenerla sgombra dalla neve durante l'inverno.

In considerazione dell'importanza nazionale che sta assumendo il centro turistico sportivo del Breuil, verso cui converge un complesso di cospicue attività economiche, risulta evidente la necessità che la strada di accesso, indispensabile a tenere in movimento queste attività, sia adeguata alle prestazioni che deve compiere, e dal momento che il Consorzio non ha la possibilità di prendere a carico il gravoso onere corrispondente, si impone il passaggio della camionabile Châtillon-Valtournanche-Breuil all'A. A. S. S.

— La rotabile di Cogne era rimasta fino al 1916 una semplice mulattiera, accessibile a minuscoli carretti. In tale anno, le famose miniere di ferro, rivelatesi di eccezionale potenza, passarono in proprietà alla Società Ansaldo, che provvide d'urgenza a trasformare la mulattiera in camionabile, valendosi della manualanza dei prigionieri di guerra. In prosieguo di tempo, per il trasporto rapido ed economico del minerale di ferro agli alti forni di Aosta venne costruita la ferrovietta elettrica del Drinc e la teleferica Acque Fredde-Aosta; per cui, subentrata la Società Cogne, si trovò più spiccio servirsi di questa linea diretta, abbandonando senz'altro la costosa manutenzione della strada Aymavilles-Cogne.

La strada di Cogne è intercomunale nei tratti seguiti dal tracciato dell'antica mulattiera, e di proprietà privata della Società Cogne nei tratti costruiti ex-novo, deviati per attenuare le rampe o per tagliare oziosi tornanti. In questa strana situazione giuridica, nessun ente si è sentito in dovere di sobbarcarsi ad una buona manutenzione della strada, finora limitata, con espedienti escogitati di volta in volta, allo stretto necessario, per impedire l'interruzione del transito.

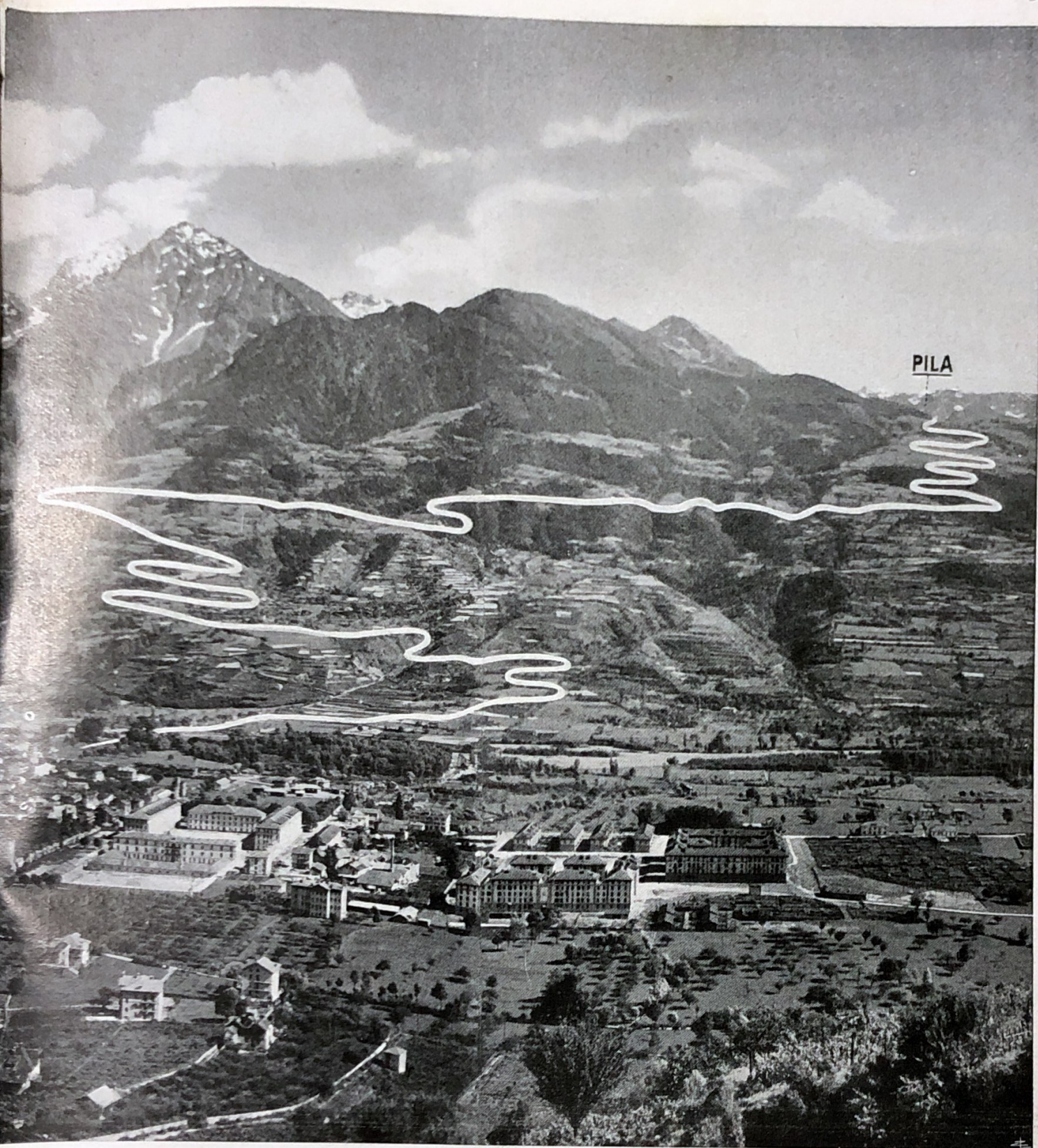
Per il fatto che immette in una zona mineraria fra le più ricche d'Italia, dalla quale si estrae il miglior ferro per la produzione degli acciai speciali, indispensabili alle macchine di pace e di guerra, la strada di Cogne incide, in certo senso, sulla stessa economia nazionale. Si aggiunga la convenienza di favorire il promettente sviluppo della stazione climatica di Cogne, sempre più ricercata per villeggiatura estiva, e meta in voga del turismo internazionale. Non va poi dimenticato che la strada di Cogne penetra nel cuore del Parco Nazionale del Gran Paradiso, incomparabile riserva faunistica e floreale, che non ha eguale nella catena delle Alpi. Il Parco, oltre ad

TRACCIATO DELLA ROTABILE CHE DA AOSTA SALE A CHARVENSOD (M. 746) ED A PILA (M. 1914).

essere un laboratorio sperimentale per ricerche scientifiche, dovrebbe costituire una impagabile attrattiva turistica, e quindi una risorsa economica d'un certo rilievo, ove si sapesse mettere in evidenza il suo lato panoramico.

Come si vede, non mancano buone ragioni per un logico trapasso della strada di Cogne all'unico Ente in grado di provvedere alla sua definitiva sistemazione, l'Azienda statale.

Nel convegno d'Aosta sono stati illustrati progetti di strade prevalentemente turistiche, alcuni dei quali si conciliano con le esigenze pratiche della popolazione. Non sembra, infatti, ammissibile che si possa proporre la costruzione di una strada d'alta montagna, con una spesa di decine di milioni, per tenerla aperta due o tre mesi all'anno, senza che la gente del luogo ne tragga un qualsiasi vantaggio diretto.

Strade di grande utilità per l'economia valdostana sarebbero:

1) *L'autostrada di Cogne*. Il progetto elaborato

(Fot. G. Brocherel)

dall'ing. L. Ramallini, relativo ad una autostrada di 9 metri di larghezza, tra Villanova Baltea, Cogne e Pont Canavese, con sviluppo di circa 50 chilometri e spesa approssimativa di 40 milioni, ha per premessa il traforo del Monte Bianco. L'idea sorse appunto anni addietro, quando si dava per imminente il primo colpo di piccone alla galleria, che doveva collegare Courmayeur con Chamonix. Il progetto, patrocinato, pare, dalla città di Torino, ha per scopo di mettere in diretta comunicazione la capitale del Piemonte col nuovo sbocco transalpino, evitando il giro per Aosta, Ivrea e Chivasso, col risparmio di circa 40 chilometri. Innegabile vantaggio ne trarrebbero il Canavese occidentale, la valle di Cogne e l'alta valle d'Aosta.

Il grandioso progetto, però, è tale da prestare il fianco a critiche da parte dei tecnici. Il tracciato percorre una zona soggetta a frequenti franamenti di terreno, ed è battuta dalle valanghe: per evitare gli intralci alla circolazione, la strada dovrà internarsi in numerose gallerie, scava-

LA VALLE DI COGNE: A SINISTRA IL COLLE DELL'ARIETTA, DOVE DOVREBBE PASSARE LA GALLERIA DI VALICO DELLA NUOVA STRADA.

te nella roccia o costruite artificialmente in muratura con innumerevoli e costose opere d'arte. Non è però questo un motivo per sconsigliarne la costruzione, ove non faccia difetto un adeguato finanziamento.

Considerata l'autostrada come fattibile, si osserva che il vantaggio della brevità del percorso sarà alquanto ridotto per la minor velocità degli autoveicoli, in considerazione della pendenza e delle curve della sede stradale, che dovrà necessariamente sposare tutte le pieghe delle valli di Cogne e Soana.

Comunque, malgrado le difficoltà di costruzione e dei supposti inconvenienti di percorso, è da augurarsi che l'autostrada Villanova Baltea-Pont Canavese si faccia, magari con programma ridotto, e indipendentemente dal traforo del Monte Bianco, sulla cui sollecita esecuzione non c'è da farsi soverchie illusioni.

2) *La strada internazionale per il colle Ferret.* Il primo progetto, steso dall'ing. Baggi, data dal 1905. Usufruendo la carrettabile esistente, convenientemente sistemata, che risale la val Ferret per circa 14 chilometri, il previsto nuovo tracciato raggiungeva la quota di m. 2543, sulla dorsale spartiacque di confine, mediante 22 tornanti, con sviluppo di km. 11 e pendenza massima del 9 %. Si trattava, beninteso, d'una semplice carrozzabile, con carreggiata di 5 metri, che in certi tratti poteva essere ridotta a 4. Il bel sogno, vagheggiato da alcuni pionieri di Courmayeur, svanì presto nell'indifferenza del pubblico, e solo dopo un trentennio riappare all'ordine del giorno.

Un altro progetto è stato studiato di recente dall'ing. Locchi, il quale si è preoccupato di evitare la girandola dei tornanti sotto il colle, sviluppando il suo tracciato sul fianco sinistro della valle, all'inizio della quale si stacca dalla rotabile attuale, per alzarsi insensibilmente fino a portarsi a livello del valico, mediante due sole voltate terminali. Bisogna riconoscere che questo tracciato è seducente, perchè, oltre alla pendenza uniforme che influisce sul rendimento dei motori, presenta l'impagabile vantaggio della vista spettacolosa sulla catena del Monte Bianco, e per una strada turistica è questo un requisito che conta moltissimo. Ma il rovescio della medaglia non è trascurabile. Prima di tutto, il progetto Locchi importa un maggior costo in confronto al tracciato di fondo valle; in secondo luogo, gli utenti dei maggenghi e degli alpeggi ne trarrebbero uno scarso tornaconto, e la val Ferret non si popolerebbe di ville e di alberghi, com'è probabile che avvenga, ove una camionabile internazionale la percorresse da cima a fondo. Occorre aggiungere che, tracciata attraverso pendii più o meno declivi, in terreni franabili, la strada richiederà una manutenzione alquanto onerosa,

L'ASPRO TERRENO ROCCIOSO PER CUI DOVREBBE PASSARE LA PROGETTATA CAMIONABILE DI VALGRISANCHE. *(Fot. dell'A.)*

senza contare che la sicurezza del transito potrebbe essere compromessa dalle slavine di detriti staccate dagli acquazzoni.

Per ovviare a questi inconvenienti e per limitare la spesa a una cifra che, per la sua quota parte, possa essere assunta a suo carico dal comune di Courmayeur, l'ing. E. Devoti di Aosta ha approntato un progetto che contempla, per così dire, un programma ridotto, e quindi attuabile a non lunga scadenza. La strada seguirebbe più o meno il tracciato di fondo valle previsto dal progetto Baggi, salvo le necessarie rettifiche, per adattarla alle esigenze dei moderni automezzi. La novità escogitata dall'ing. Devoti consiste nell'eliminare ben 19 dei 22 tornanti previsti dal Baggi, mediante lo scavo d'una galleria nella roccia, da quota 2075 sul versante italiano, a quota 2200 su quello svizzero, con pendenza uniforme del 5 % verso l'Italia. La galleria accorcerebbe il percorso della strada in territorio italiano di circa km. 8.500; risultato oltremodo soddisfacente, che costituisce un elemento di preferenza in confronto agli altri progetti concorrenti.

Sul versante svizzero esiste già una buona rotabile, che da Orsières raggiunge la quota m. 1805, ai piedi del colle di Ferret; basterebbe prolungarla per circa 4 chilometri fino all'imbocco nord della galleria. Abbiamo buone ragioni per credere che le autorità cantonali del Vallese si affretterebbero a dar mano a questi lavori, non appena sul versante di Courmayeur echeggiasse il primo colpo di mina.

La camionabile internazionale di val Ferret potrebbe allinearsi fra le più spettacolose strade turistiche delle Alpi, ed avrebbe l'innegabile vantaggio di rimanere aperta per almeno sette mesi all'anno, mentre i valichi del Grande e del Piccolo San Bernardo non lo sono che per quattro.

E non solo Courmayeur, ma tutta la valle di Aosta sarebbe avvantaggiata dal traffico circolante per questo nuovo sbocco di scambi italo-elvetici, poichè dalla vicina Chamonix e dal finitimo Vallese traboccherebbero a migliaia i turisti al di qua del confine.

Nel convegno d'Aosta si ventilò pure l'idea di allacciare la strada di Val Ferret con altra rotabile diretta in senso opposto, verso la Savoia per il colle di La Seigne (m. 2512), allo scopo di chiudere l'anello per il vero giro di gran turismo attorno al Monte Bianco. Questo bel progetto implica purtroppo interferenze militari e politiche, per cui val meglio aspettare che gli eventi lo maturino.

3) *La Strada di Pila.* Fra i tanti progetti imbastiti, che sonnecchiano da anni nei polverosi scartafacci degli uffici provinciali, quello d'una rotabile da Aosta a Pila è passato in un batter d'occhio dallo studio dell'ingegnere al sonante can-

tiere. Il primo tronco Aosta-Charvensod è già in servizio, il secondo è nelle mani dell'impresa costruttrice, il terzo ed ultimo andrà in appalto nel 1938. Cosicchè, la strada di Pila, che comporta uno sviluppo di circa 17 chilometri e una spesa che si aggira sui tre milioni, potrà essere aperta al pubblico fra tre o quattro anni al massimo.

Pila è un alpeggio, situato a 1914 metri di altitudine, sulla soglia d'un vasto anfiteatro di pascoli, che s'incava sul versante nord-occidentale del massiccio dell'Emilius. Da gran tempo, gli estesi campi di neve ne avevano fatto il ritrovo preferito per gli sciatori aostani, e da quando funziona la Scuola Militare di Alpinismo, è lassù che si praticano le esercitazioni coi pattini da neve norvegesi. Oltre a godere ottima ed abbondante neve per circa quattro mesi all'anno, Pila si presta come punto di partenza per innumerevoli gite sui monti sovrastanti, e per traversate nella valle di Cogne, senza contare il superbo panorama che si abbraccia da quell'altura e che spazia dal Monte Bianco al Monte Rosa.

Praterie costellate di fiori alpini, vicinanza di folte pinete, vista meravigliosa sulle Alpi Pennine, fanno di Pila una località oltremodo propizia per villeggiatura estiva. Le rustiche baite dei pastori ben presto lasceranno il posto a gruppi di alberghi e di ville, che non tarderanno a fare del luogo un abitato permanente. In previsione di ciò, accorti speculatori stanno già accaparrando lotti di terreno, e svariati progetti sono pure sbocciati per funivie, slittovie, sciovie e trampolini, allo scopo di attrezzare coi più moderni apprestamenti tecnici il sorgente centro turistico.

4) *Le Strade turistiche trasversali*. Nella riunione più volte ricordata è stata lanciata la seducente idea di collegare le valli laterali di Gressoney, Ayas, Valtournanche e Valpelline, sulla sinistra idrografica della Dora Baltea, e di Champorcher, Cogne, Valsavaranche, Rhêmes e Valgrisanche, sulla destra, con strade camionabili a saliscendi, che scavalchino i contrafforti divisori. Si tratterebbe di una specie di giro periferico della valle d'Aosta, passante vicino e in vista dei colossi alpini.

Noi pensiamo che questo grandioso progetto di strade turistiche trasversali, tracciate con suggestivo effetto sulla carta, debba essere ridotto a proporzioni che non diano le traveggole: invece di inseguire i voli della fantasia, è preferibile non perdere il contatto con la soda realtà, e magari col buon senso.

Riassumendo le considerazioni esposte innanzi, ci sembra non inutile insistere sul basilare criterio al quale deve ispirarsi qualsiasi progetto stradale da attuarsi: contribuire a valorizzare le risorse naturali dei luoghi attraversati, stimolare le sopite attività agricole e artigiane ingenite della popolazione valligiana, allo scopo di migliorarne le condizioni economiche, sollevandone il tenore di vita e il livello etico. Tanto meglio se la strada, ottemperando a queste imprescindibili finalità umanitarie e sociali, riuscirà anche ad esercitare una attrazione per svaghi turistici, grazie alle magnifiche attrattive del paesaggio alpino, nella cui stupenda cornice la rotabile svolge il suo nastro.

GIULIO BROCHEREL

BRUSSON. (Fot. dell'A.)

GRESSONEY SAINT JEAN E IL MONTE ROSA (M. 4633). *(Fot. dell'A.)*

IL LAGO ROSSET: NELLO SFONDO, IL GRAN PARADISO (M. 4061). *(Fot. dell'A.)*

LO SCAPIGLIATO TRANQUILLO CREMONA

PAVIA, 10 APRILE 1837 MILANO, 10 GIUGNO 1878

TRANQUILLO CREMONA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

Cento anni dalla nascita e sessant'anni ci separano ormai dalla morte di Tranquillo Cremona, ma la più profonda separazione è posta dalla diversità del nostro tempo, che scorre tra due rive: la riva calma dell'Ottocento poetico e la sponda agitata del Novecento dinamico. Non sembra che ogni cosa sia mutata? L'elenco delle differenze è completo. Dagli usi e dai costumi ai sentimenti e ai sensi, dai piaceri ai dolori, dalle speranze alle delusioni, dai pensieri e dai desideri ai propositi, tutto appare diverso in un ambiente così trasformato, che si stenta davvero a rammentare come erano o a immaginare come fossero le persone e le situazioni di mezzo secolo fa. E se la pietra di paragone di un'epoca sono i caratteri e le aspirazioni dei giovani, paragonate lo studente fantastico, l'artista distratto, l'operaio utopistico, la sartina sentimentale del milleottocentosettantotto allo studente sportivo, all'artista razionale, all'operaio politico e alla sartina spregiudicata del nostro millenovecentotrentasette: il mutamento è troppo palese.

Fissati nell'idea che la sostanza delle cose, ad onta delle apparenze variabili, non cambia, taluni moralisti della virtù costante e del vizio permanente si richiamano alle somiglianze che persistono sotto alle differenze, dimenticando che la storia è fatta di variazioni. Che importa, per esempio, la sentenza che tutto il mondo è paese, quando l'esperienza ci mostra viceversa che ogni paese ha il suo proprio clima fisico e morale, che ci farà gelare fisicamente, come accade in Siberia, o moralmente sudare, come non diremo dove? Non altrimenti la pretesa che l'uomo è sempre quello sotto ogni parallelo storico non regge. Un Egiziano dell'antico impero o del nuovo non s'accorda in nulla con un Greco dell'età di Pericle. Un Italiano del Trecento ha poco da spartire con uno del Seicento. E la medesima incomparabilità, per quanto attenuata, sussiste, per concludere, tra un ambrosiano tipico della seconda metà dell'Ottocento e un milanese generico di questo primo Novecento.

Per celebrare simpaticamente il primo centenario della nascita di Tranquillo Cremona si dovrà anzitutto raggiungere la riva ottocentesca, che sorge là, davanti agli occhi della mente, quale una memoria circonfusa di nostalgie, poichè la condizione preliminare per intendere il genio e il significato di un artista memorabile è quella di ricostituire la specie e l'atmosfera dell'ambiente in cui egli ha vissuto ed operato. Si sgombrino perciò idealmente dei loro traffici attuali le vie di Milano, si spengano le luci elettriche che le attraversano, e al posto delle botteghe sgargianti e dei caffè tumultuosi si immagini la presenza remota delle botteghe scure e delle osterie cavernose d'una volta, seguendo col pensiero il

MELODIA. *(Raccolta M. Rossello, Milano)*

defilare delle case più povere di adesso nei quartieri degli artigiani e dei palazzi neoclassici più superbi di ora nelle contrade dei patrizi, con l'illusione di vederne uscir fuori l'immortale genìa di Carlo Porta: il disgraziato « Giovannin Bongee », lo sventurato « Marchionn di gamb avert », l'ameno Don Gliceri « el pret de casa » della marchesa Paola Travasa. Col mutar della scena anch'essi mutano i sensi ed i rumori circostanti, e la forma del passato locale si ricompone suggestivamente, come quando si capita sull'alba o nel crepuscolo in un angolo morto di un'antica città di provincia rimasto intatto ed immutato, che sembra di essere tornati indietro nel tempo. E se avvenga che una campanella lasci cadere nel silenzio l'ora che ritorna, la presenza remota delle cose rimaste e trapassate acquista la profondità immateriale di un incantesimo della memoria.

Così a Pavia, dove lo spazio in certi luoghi ha trattenuto il tempo, ascoltando una voce od un rintocco, o il romorio del fiume sotto il ponte sul Ticino, mi accadde di fantasticare: qui, nel 1837, nasceva quel geniale romantico pittore Tranquillo Cremona, che doveva trascorrere la sua fortunata adolescenza tra gli ultimi fervori del Romanticismo neoclassico e neopatriottico, da cui si erano sprigionate le glorie di Vittorio Alfieri, di Parini e Foscolo e Canova e Manzoni, e i primi ardori del Risorgimento, in cui risplendevano gli occhiali politici di Camillo Cavour, la chioma flava di Giuseppe Garibaldi, lo sguardo di Giuseppe Mazzini, il cuore di Ippolito Nievo. Immaginate l'entusiasmo dei giovani rapiti dalla corrente degli eventi portentosi, corrente di sangue e di pensiero, di quegli anni poetici e patriottici, e quanto se ne dovette entusiasmare il giovinetto Cremona, che vide certamente nel cielo di Pavia il mistico riverbero delle Cinque Giornate di Milano. Romanticismo e patriottismo costituivano una sola poesia ed una sola azione. Emilio Praga, il poeta della Scapigliatura lombarda, ha reso acutamente l'atmosfera ottocentesca e risorgimentale di quell'adolescenza:

NELLA LAGUNA (Disegno)

Blanda infanzia! Mia seria adolescenza!
Io vi chiamo Manzoni!
Dalla sua cetra ebbero forse essenza
Le mie poche canzoni!

Sospeso al labbro della madre pia
che mi leggea gli *Sposi*,
Le prime perle dell'Arte ch'è or mia
In fondo al cor deposi!

Oggi piangendo vi rammento insieme,
O mia madre, o Poeta!
Ella che vive di fede e di speme,
Te arrivato alla mèta!

. . . . Oh! eran belli i tuoi tempi,
Goëthe, Foscolo, Porta!
Una falange di sublimi esempi,
Una olimpica scorta!

Questo il fondo retrospettivo del quadro in cui si plasma la figura di Tranquillo Cremona, fondo che contrasta coi pri-

STUDIO PER « I CUGINI » (Disegno)

mi piani, dove l'armonia tra l'arte e la vita, tra il pensiero e l'azione, tra la speranza e la realtà, si rompe sotto i colpi di una nuova esperienza pessimistica, e sorge « La Scapigliatura », pittoresca denominazione di quel gruppo d'artisti lombardi che vissero di sogni e di delusioni disordinate:

Noi vaghiam nell'Ignoto. I figli siamo
Del dubbio (oh i grandi estinti!),
Siamo i reietti, i fuggiti da Adamo.
Dal ciel, dal fango vinti!

come poetava ancora Emilio Praga, preludiando:

Noi siamo i figli dei padri ammalati.
Aquile al tempo di mutar le piume...

Tormentosi versi esclamativi, che ci fanno porre la domanda: che cosa era accaduto nello spirito della generazione uscita dal Risorgimento, e che aveva partecipato od assistito al suo vittorioso divenire, perchè si desse un mutamento così radicale nella sensibilità degli artisti? L'ideale patriottico era stato realizzato, l'unità d'Italia era un fatto compiuto, il 1870 ci aveva dato Roma capitale. Ma forse il cambiamento intervenuto nella politica, il congedo degli animi, l'improvviso premere dei problemi economici e sociali, che rappresentavano altrettanti arresti di uno slancio illimitato nel momento in cui durava, e l'incresciosa ripresa della vita ordinaria nel cerchio delle circostanze normali, insieme col disprezzo della mediocrità, provocarono quel mutamento che attestava d'altronde l'inesauribile idealismo degli artisti e l'inguaribile romanticismo dell'epoca.

La Scapigliatura rappresentava questo stato d'animo diffuso nel gruppo degli artisti lombardi che lo componevano liberamente, senza costituire una scuola, ma solo una tendenza complessiva, una specie di congenialità diffusa, che comprendeva pittori, scultori, prosatori e poeti e musicisti: Cremona, Ranzoni, Giuseppe Grandi, Carlo Dossi, Giuseppe Rovani, Emilio Praga, Cletto Arrighi, Iginio Tarchetti, Alfredo Catalani, e i pubblicisti Luigi Perelli e Primo Levi l'Italico, audaci difensori e acuti interpreti di quel movimento. « Avevo appena, adolescente ancora, spiccato il volo dal nido, — ricordava Primo Levi in un suo scritto, da cui tolgo questo passo che vale meglio di ogni altra descrizione, essendo una testimonianza, a ricreare tutto quell' ambiente artistico e giornalistico — e l'istinto mi aveva portato ad un ambiente in cui ferveva la vita intellettuale più vivace di quella Milano che teneva allora

POVERO MA SUPERBO! *(Raccolta Valdata, Milano)*

tanto ad essere e a dirsi la *capitale morale* dell'Italia nova. Politica, letteratura, musica, arti grafiche si fondevano e si confondevano spesso nelle tendenze, non di rado nelle persone. Cletto Arrighi era ancora il direttore della *Cronaca grigia;* e, originalissimo com'egli era nelle manifestazioni del carattere ancora più che in certe forme della sua produzione intellettuale, la sua casa era il centro di quanti spiriti irrequieti si agitavano allora in Milano. Dalle sue finestre, che

STUDIO PER « IL FALCONIERE ». (*Raccolta A. M. Turri Gallina, Milano*)

guardavano il Corso, si vedeva passare tutta la vita milanese; le dimostrazioni contro la Regia e pel processo Lobbia, che avevano da poco condotto al forte Bormida tutti, o quasi, i redattori del *Gazzettino Rosa*, sicchè il giornaletto di Via San Pietro all'Orto, a cui non era valsa la vicinanza della magna *Gazzetta*, aveva dovuto sospendere le sue pubblicazioni; e agli abbonati veniva data in cambio la *Cronaca grigia* appunto; la gran dama, che non disdegnava ancora di ammantarsi nel velo, e la *madamin*, che, ahimè! non esiste più; l'ora dell'Hagy, che conduceva Rovani, dal tipico cilindro e dal *kapp* leggendario, e l'ora del Rainoldi, che conduceva i *viveurs* più eleganti; il lusso quotidiano degli equipaggi e i carri del carnevalone. Mentre di fuori si compieva il grand'arco della Galleria, si iniziavano le demolizioni di Piazza del Duomo con quelle dell'isolotto del Rebecchino, e duravano ancora i rimpianti per quella del Coperto dei

SORRISO. *(Raccolta Della Torre, Milano)*

Figini, in quelle due stanze dove Cletto Arrighi riceveva, amministrava e scriveva, dove si ammucchiavano le edizioni dei suoi libri e i volumetti dell'almanacco *L'Arte di viver bene*, si fecondava, grazie alla eredità, presto sfumata, dello zio Bernardino, l'idea del teatro milanese. Vi compariva ogni tanto, pallido e stralunato, il poeta delle *Penombre*, che aveva da poco lasciato il pennello per la penna, e che la *Cronaca grigia* aveva acclamato, mentre si apprestava a rivelar Carlo Dossi; e Gigi Perelli vi portava, coi manoscritti da giudicare per la *Palestra letteraria*, il sorriso e lo spirito della sua fresca gioventù, mentre le freddure di Carlo Airaghi facevano venire i brividi anche d'agosto; i tipi più strampalati d'Italia, attirati come dal vischio dalla originalità del padron di casa, che ne restava spesso invischiato, vi facevan fuggevoli apparizioni, e belle figure di donna vi avevano posto... Polemiche feroci per cause che le va-

ATTRAZIONE. (*Galleria d'Arte Moderna, Milano*)

levano, e frequenti duelli per futili pretesti; *scaldamenti* in buona fede per cose, per idee, per uomini, che l'indomani più non esistevano, e indifferenze sovrane per le necessità della vita. Sempre, per tutto, ad ogni proposito, una costante sincerità, una buona fede assoluta. L'assenza completa di calcolo giustificava il disprezzo per ogni *rispetto umano;* l'audacia, spesso ingiustificata, delle opinioni, era nobilitata dal coraggio pericoloso con cui le si esprimevano ».

Sincerità costante, buona fede assoluta, due virtù favorevoli alla creazione dell'arte, due stelle che guidavano l'artista nel suo cammino. La stravaganza del poeta, l'irregolarità del pittore, la bizzarria del polemista di allora erano come riscattate dalla presenza di quella lealtà lombarda che non si smentiva attraverso la Scapigliatura, la quale non rappresentava dunque un'incomposta agitazione di spiriti ribelli e refrattari, ma una schietta tendenza spirituale che poetizzava l'ambiente e idealizzava il costume. Da questa idealizzazione nascevano infatti una prosa, una poesia, una musica, una pittura nuove. L'amore, l'amicizia, gli affetti e le figure familiari, il dramma e la commedia della vita ne resultavano romanticamente trasfigurati.

Se il prosatore Carlo Dossi ed il poeta Emilio Praga restano i maggiori esempi letterari di quella tendenza, il primo avendo con la sua prosa rotta di accenti strani e di inflessioni singolari realizzato una nuova sintassi, psicologica per così dire, ed il secondo coi suoi versi d'una tonalità che oggi si direbbe sincopata un'altra novità poetica, Tranquillo Cremona ne rappresenta il terzo e forse più completo esempio in pittura, con una differenza a suo vantaggio: che mentre in quel poeta ed in quel prosatore il sentimento domina e prevale sull'espressione tormentandola, in questo pittore, di formazione neoclassica, l'espressione tende a risolvere il sentimento in forme puramente chiaroscurali e stilistiche. L'idea della bellezza nella verità dell'immagine figurativa brillò costantemente sulla sua pittura, che in questo senso continuava a svolgere un principio che fu del Canova, che era dell'Appiani, che passò nell'Hayez, e non soltanto nei quadri della sua prima maniera, *Gli amanti alla tomba di Giulietta e Romeo*, *L'idillio*

IL FIGLIO DELL'AMORE. *(Raccolta Irma De Angeli, Milano)*

pompeiano, Il falconiere, ma in quelli ancora della sua maturità, *I cugini, Attrazione, Silenzio amoroso, Melodia, In ascolto*, nei quali il nuovo chiaroscuro romantico-pittorico commuove, senza abolirla, la sottostante struttura disegnativa tuttavia neoclassica. Derivando dall'epoca e dal luogo solamente i motivi dominanti della fanciullezza e dell'adolescenza, della bellezza e dell'amore, egli giungeva a renderli ideali e tipici davvero nella sua pittura poetizzata. Che cosa fece il Foscolo in poesia, se non costringere il verso neoclassico a subire l'impronta del suo violento romanticismo? Così il Cremona relativamente in pittura.

In omaggio al principio che ogni nuovo scritto d'arte deve o dovrebbe contenere qualche novità critica, e poichè la materia lo consente, mi risolvo volentieri a fare una considerazione inedita sull'arte di Tranquillo Cremona, argomentandone che la parte più viva e più stupenda della creazione cremoniana sono gli acquerelli, in cui l'artista, sciolto dagli impegni romantici e dai problemi tecnici, si espresse allegramente, componendo un canzoniere di affezioni tenere e di care figure fanciullesche: *Prime luci, Prime gelosie, Primi accordi, Andiamo a scuola, Torniamo amici, Reprimenda*... Si narra che egli dipingesse, stando in piena luce sulla terrazza del suo studio, persino dieci o dodici acquerelli contemporaneamente, passando col pennello in aria dall'uno all'altro foglio, che ne ricevevano le goccie del medesimo colore di volta in volta. E forse, in tutta la pittura dell'Ottocento, non vi è nulla di più delicato nè di più perfetto. Sono quel che si dice un incanto, e l'occhio più severo non vi scorge il segno di uno sforzo o l'ombra di una difficoltà non superata. Fiori di genio, che non appassiranno mai, questi acquerelli insuperabili rendono un omaggio perpetuo alla memoria e alla gloria di Tranquillo Cremona. Simpatica memoria, circondata di belle immagini, che vanno da *Gli amanti alla tomba di Giulietta e Romeo* alla *Visita in collegio*, alla giovine donna *Sorridente*, ove brilla l'affettuoso contristato struggente romanticismo dell'artista. E gloria della pittura lombarda dell'Ottocento.

ENRICO SOMARE'

Vita del Touring

L'ALBO D'ONORE DEL TOURING CLUB ITALIANO

Pubblichiamo l'ottavo elenco dei gloriosi Caduti in Africa Orientale, appartenenti al Sodalizio: ai militari seguono i Pionieri del Lavoro, periti nell'opera di valorizzazione della conquista. Abbiamo desunto i nomi degli uni e degli altri dagli elenchi ufficiali XVI-XVII-XVIII e XIX, apparsi rispettivamente il 10 nov. e 10 dic. 1936; 10 genn. e 8 febbr. 1937-XV.

BELTRAMO ERNESTO . . *Capitano Pilota*
BONIN GIAMBATTISTA . . *Appunt. CC. RR.*
BUSSARDO MARIO . . . *1° Cap. Artiglieria*
CARPENI GIORGIO . . . *Ten. Artiglieria*
GIRINO AMBROGIO . . . *Sergente Pilota*
MARCHETTI FIORE . . . *Alpino*
MARIOTTI Comm. ORESTE *Generale Brigata*
MAZZOLA AUGUSTO . . . *Carabiniere*
PETRUCCI UGO . . . . . *Carabiniere*
ROSSI PIETRO . . . . . *Soldato*
SAMBI UMBERTO . . . . *Serg. Magg. Mot.*
STOLFI Dr. EMANUELE . . *Cap. Med. R. M.*
TOMASSO CARMINE . . . *Camicia Nera*
CEYNAR AMEDEO . . . . *Pioniere del lavoro*
MORANDI ANTONIO . . . *Pioniere del lavoro*
SERRA GIOVANNI . . . . *Pioniere del lavoro*

La nuova edizione della "Carta Automobilistica al 650.000" è quasi pronta: prenotatela!

Nel fascicolo di marzo demmo notizia che si stava lavorando assiduamente ad una nuova edizione, migliorata nella sostanza e nella veste, della *« Carta Automobilistica al 650.000 »*.

Siamo lieti di annunziare che, per quanto riguarda il primo foglio — *Italia Settentrionale* — il lavoro di rifacimento — di rifacimento più che di trasformazione è infatti il caso di parlare — è quasi al termine.

Dal 1908, il tempo, che non perdona a nulla e a nessuno, non aveva lasciato immune dai suoi effetti questa Carta, anche se continuamente e diligentemente aggiornata: alcune caratteristiche superate dal progresso incessante della cartografia, la necessità di accompagnare i percorsi stradali con un minimo di rappresentazione dei rilievi orografici del terreno, ed altre ragioni, persuasero i dirigenti del Touring a pubblicarla in nuova edizione, ridisegnata in base a concetti ed elementi più aderenti al panorama stradale del tempo fascista, che ha subito mutamenti profondi, specialmente in questi ultimi anni.

Ora il lavoro è, per il primo foglio, che ci rappresenta l'Italia fino a Firenze, quasi compiuto. Il foglio *« Italia Settentrionale »* della *« Carta Automobilistica al 650.000 »* s'incomincerà quindi a spedire ai primi del prossimo giugno a coloro che l'avranno prenotato. Detto foglio costa: L. 9 alla Sede del T. C. I.; L. 10 nel Regno, Impero e Colonie; L. 11.50 all'Estero.

Africa Orientale Italiana

Rinnovate, per aggiornarle con la conquista dell'Impero, ben sette tavole dell'*Atlante Internazionale*, anche il loro commento geografico-statistico è stato interamente rielaborato. Il fascicolo «Etiopia, Eritrea, Somalia» è uscito infatti in questi giorni in una terza edizione quasi del tutto rifatta dal Gen. Umberto Ademollo, col nuovo titolo più appropriato e attuale di *« Africa Orientale Italiana »*.

L'Autore, studioso dei nostri problemi coloniali, conosce i luoghi per averli visitati di persona; perciò la trattazione ch'egli ce ne offre non ha nulla di vago o di romanzesco, nè si attarda in descrizioni di colore e nella ricerca di effetti, ma costituisce una succosa e precisa sintesi geografica ed economica dell'Impero, espressa in dati e fatti essenziali, per servire a chi voglia farsi rapidamente un'idea positiva e concreta del presente e dell'avvenire dell'immenso territorio.

L'opuscolo di 39 pagine, con 9 cartine, fra cui quella della recentissima divisione amministrativa dei Governi in Commissariati, costa L. 2 alla Sede, L. 2.75 in Italia, Impero e Colonie, Lire 3.50 all'Estero. A chi acquista il volume *« Gli Stati del Mondo »* (L. 35 alla Sede; L. 40 in Italia, Impero e Colonie; L. 35 più le spese postali all'Estero) il fascicolo *« Africa Orientale Italiana »* viene dato gratuitamente.

Escursione in Umbria: 25 luglio - 1 agosto

Nel prossimo luglio l'Umbria sarà nuovamente mèta di un'Escursione del Touring. Questa regione, che esercita un suo fascino particolare, conta, oltre a celebrate città di grandissimo interesse per i tesori d'arte, numerosi centri minori, che non devono essere trascurati da chi voglia conoscerla a fondo. Anche nei borghi privi di grandi monumenti è raro che manchi una chiesa di pure linee o un severo palazzo medioevale, per non parlare di quadri d'autore e di sculture pregevòli disseminati un po' dappertutto.

Si aggiunga la bellezza della natura che, pur mantenendo il carattere peculiare di semplicità e armonia di linee, non disgiunte da grandiosità, assume aspetti sensibilmente differenti. Solo un viaggio automobilistico può consentire una proficua visita della regione in pochi giorni. Riassumiamo qui l'itinerario della nostra Escursione.

Non temano i Soci gli eccessivi calori dell'estate, dato che i centri si trovano per lo più in posizione elevata e conseguentemente la temperatura vi è relativamente mite.

25 Luglio - *Arezzo:* partenza per Foce di Scopetone, Lerchi.
Città di Castello: sosta e visita. Proseguimento per Umbertide;
Gubbio: colazione e visita. Proseguimento per Gualdo Tadino, Piano della Pieve;
Assisi: pranzo e pernottamento.
26 Luglio - *Assisi:* visita della Città e dintorni - S. Maria degli Angeli, Bevagna, Montefalco.
27 Luglio - Partenza da Assisi per *Spello:* breve visita;
Foligno: visita. Proseguimento per le Fonti del Clitunno.
Spoleto: visita, pranzo e pernottamento.
28 Luglio - Partenza per Forca di Cerro, Piedipaterno, Triponzio, Serravalle;
Norcia: visita e colazione. Proseguimento per *Cascia:* visita del Santuario, Forca Rua la Cama.
Leonessa, Morro Reatino, Lago di Piediluco, Le Marmore;
Terni: visita, pranzo e pernottamento.
29 Luglio - Partenza per *Narni:* breve visita. Proseguimento per Sangemini, Acquasparta;
Todi: colazione e visita;
30 Luglio - *Orvieto,* visita e colazione. Nel pomeriggio, partenza per Ficulle, Monteleone d'Orvieto,
Città della Pieve: visita;
Perugia, pranzo e pernottamento.
31 Luglio - Visita di Perugia e dintorni.
1 Agosto - Partenza da Perugia per il *Lago Trasimeno;*
Cortona: colazione e visita. Proseguimento per Castiglion Fiorentino,
Arezzo: termine del viaggio.

PIAN DI VERRA (M. 2047) DOVE SORGERA' IL XVI CAMPEGGIO DEL T. C. I.

Villeggiature estive a 2000 metri: il Campeggio del Touring al Monte Rosa.

Il Campeggio di quest'anno appagherà il desiderio ripetutamente espresso da molti fedeli frequentatori del nostro attendamento, di trascorrere il periodo di villeggiatura nel regno augusto del Monte Rosa, in una zona, cioè, giustamente celebrata per i suoi maestosi panorami e per le magnifiche escursioni di cui offre la possibilità.

Dopo i Campeggi nella Conca di By, in Val di Rhêmes, in Valsavaranche, in Val d'Aosta, non poteva, infatti, mancare un Campeggio del Touring in una delle meravigliose valli di accesso al Monte Rosa, e la scelta è caduta, dopo numerosi sopraluoghi, sulla Valle dell'Evançon, ammirabile per gli ampi bacini, le ridenti e amene pendici, nel tratto inferiore detto di Challant; scene alpine di pascoli, dense foreste di conifere, nel tratto superiore detto d'Ayas, e grandiosi ghiacciai che nel bacino terminale culminano nei Gemelli.

Da St. Jacques d'Ayas, m. 1670, ove ha termine la carrozzabile che sale da Verrès, i campeggianti raggiungeranno agevolmente, in meno di un'ora di cammino, il Pian di Verra, situato a 2047 metri, ove troveranno allineate, in un magnifico alpeggio, le tende del Campeggio.

Verranno effettuati 3 turni: il primo, di 9 giorni, da Domenica 25 Luglio a Martedì 3 Agosto; il secondo, di 11 giorni, da Mercoledì 4 a Domenica 15 Agosto; il terzo, di 8 giorni, da Martedì 17 a Mercoledì 24 Agosto.

Il programma particolareggiato sarà pronto in Giugno e verrà spedito a richiesta.

La "Campagna del Mezzo Milione,,

La *Campagna,* iniziata il 16 luglio 1935, è in pieno svolgimento e coi risultati più soddisfacenti.

Sono stati assegnati, fino a tutto il 5 aprile 1937, 2600 Buoni-Premio, pari a L. 39.000 di pubblicazioni.

Inoltre sono state sorteggiate 26 copie dell'*Atlante Internazionale* col volume «*Gli Stati del Mondo*» (una per ogni centinaio di Buoni), assegnandole come premio straordinario al possessore del Buono-Premio estratto.

I fortunati vincitori sono stati elencati in questa Rubrica, man mano che l'estrazione aveva luogo. Le ultime copie estratte sono toccate in sorte ai seguenti propagandisti:

Cap. Cesare Fiandini - Console Mil. del T. C. I. - 38° fanteria - Alba.

1° Cap. cav. Riccardo Patrucco - Console Mil. del T.C.I. - 10° Regg. Gran. Savoia - Addis Abeba.

Qui segnaliamo, a titolo di benemerenza, il nome di quelli fra i nostri egregi Collaboratori che hanno conseguito più di 12 Buoni-Premio dall'inizio della Campagna a tutto il 5 aprile 1937.

	Buoni-premio
Tagliavacche Col. Dr. Cav. Uff. Filippo - *Capo Console Mil. TCI, Reparti Arma CC. RR. - Roma*	102
Cicco Di Corato Magg. Dr. Cav. Giovanni. *Console Militare TCI Comandante la 28a Sezione di Sanità - Nefasit - A. O. I.*	98
Almeda Cav. Rag. Paolo - *Console TCI - Trieste*	60
Castriotta Ten. Col. Comm. Raffaele - *Console Militare TCI - Comando Scuola Centrale CC. RR. - Firenze*	60
Leuzzi Dr. Gr. Uff. Nicola - *Console TCI - Roma*	40
Mayer Ten. Col. Cav. Francesco - *Già Console Militare TCI alla R. Accademia di Fanteria e Cavalleria - Modena*	36
Robba I Cap. Dr. Claudio - *Console Militare del TCI - Magazzino Sanitario - Dolo - A. O. I.* . . .	30
Letizia Dr. Giuseppe - *Console del TCI - Napoli* .	30
Fusco Ten. Col. Cav. Amedeo - *Capo Console Militare TCI - R. Accademia d'Art. e Genio - R. Scuola d'Applicaz. Art. e Genio - Torino* . . .	28

Dal Negro Ten. Col. Cav. Pier Luigi - *Console Militare TCI - Comando Divisione «Granatieri di Sardegna» - Roma* 28

Borri Dr. Ing. Gino - *Console del TCI - Trieste* . 28

Bonincontro I Cap. Cav. Adolfo - *Console Militare TCI 2° Reggimento Artiglieria Alpina - Merano* 27

Lamastra Ten. Gerardo - *Console Militare TCI - Scuola Militare - Milano* 27

Canuto Dr. Prof. Ing. Umberto - *Console Scolastico TCI - Torino* 26

Ortenzi Ten. Col. Cav. Filippo - *Console Militare del TCI - Comando Legione CC. RR. - Bari* . . 25

Reggiani Ten. Col. Cav. Lorenzo - *Console Militare TCI - R. Accademia di Fanteria e Cavalleria - Modena* 22

Badino Ten. Paolo - *già Console Militare TCI alla Scuola Allievi Sottufficiali R. G. F. - Caserta* . . 21

D'Agata Magg. Cav. Uff. Giuseppe - *Console Navale del TCI - R. Scuola Meccanici - Venezia* . 21

Ghè T. Col. Cav. Carlo - *Console Militare del TCI - Scuola Allievi Ufficiali di Complemento - Bassano del Grappa* 20

Patrucco I Cap. Cav. Riccardo - *Console Militare TCI - Aiutante Maggiore - 10° Regg. Granatieri Addis Abeba* 20

Giuffreda Cav. Tommaso - *Console TCI - Andria* 19

Molina Dott. Comm. Alfonso - *Console del TCI - Avellino* 19

Vertuani I Cap. Mario - *Console Militare TCI - R. Accademia Artiglieria e Genio - Torino* . . 19

Parmigiani Luigi - *Console TCI* - Sesto S. Giovanni 16

Valierini Rag. Cav. Mario - *Console del TCI - Torino* 16

Molossi Cap. Dr. Tarquinio - *Console Militare TCI - Dessiè* 15

Pietrarota I Ten. Mario - *Console Militare TCI - Comp. Trasmis. Genio Divis. di Fanteria «Libia» - A. O. I. Somalia* 15

Bavusio Ten. Enrico - *Console Militare TCI - 3° Reggimento Genio - Scuola - Pavia* 15

Ambrogio Rag. Cav. Paolo - *Console TCI - Roma* 14

Parrinello Cap. Francesco - *Console Militare TCI - Scuola Alpina R. G. F. - Predazzo* 13

Torelli Magg. Cav. Gerardo - *Console Militare TCI - 88° Reggimento Fanteria - Livorno* 13

Aprea I Cap. Dr. Ing. Giulio Maria - *Console Militare TCI - Comando Genio Forze Armata dell'Harar - A. O. I.* 13

Simonetti I Cap. Giuseppe - *già Console Militare TCI presso il Comando Reclusorio Militare Principale - Gaeta* 13

Da questo elenco si rileva fra altro come il nostro Sodalizio vada largamente diffondendosi, attraverso l'Esercito e la R. Aeronautica, anche nelle terre dell'Impero.

Per i Soci automobilisti

Il Touring mette a disposizione dei Soci automobilisti e motociclisti un elegante guidone in seta coi colori del Sodalizio. Questo simpatico segno di riconoscimento, che può facilitare i contatti fra i Soci ovunque s'incontrino, è in vendita in due diversi tipi: il primo, stampato, costa L. 5 alla Sede; L. 6.50 in Italia, Impero e Colonie; L. 7.50 all'Estero; il secondo, finemente ricamato, rispettivamente L. 8, L. 9.50 e L. 10.50. Con asta di metallo il prezzo aumenta di L. 2.

Esempi da imitare.

Come non segnalare ancora l'esemplare buona volontà dei Soci Vitalizi, che in gran numero continuano ad inviare al Touring la quota integrativa di L. 22.50 o di L. 30, a seconda cioè che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o con quella di L. 200 (dal 1932 al 1935), a rimborso della somma versata dall'Amministrazione del Sodalizio per convertire il loro contributo in Rendita 5 %?

Non è questa la prova migliore, perchè volontaria e spontanea, che i Soci Vitalizi seguono con simpatia l'opera del Touring?

Percio registriamo qui con viva soddisfazione una nuova cospicua serie di «esempi da imitare»:

Ing. Guido Beldì, Novara; Toppia Luigi, Torino; Cap. Cav. Uff. Fausto Lumia, Terni; Cap. Cav. Virgilio Trifogli, Modena; Dott. Prof. Comm. Giuseppe Fossati, Milano; Rag. Cav. Alfredo Bacchi, Bentivoglio; Geom. Cav. Michele Materi, Roma; March. Giuseppe Trionfi, Falconara Alta; Ing. Enrico Bak, Milano; Rizzo Corallo Cesare, Rossano; Prof. Francesco Rocciolo, Comiso; Cap. Amerigo Ferrari, Ceriale; Rag. Francesco Ferrari, Genova; D'Urbino Olga, Firenze; Dott. Felice De Antoni, Torino; Tognazzi Simone, Varese; Ruschetta Franc. Luigi, Chiusaforte; Cav. Calogero Febbrile, Palermo; Bartolommei Lina, Venezia; Cav. Uff. Silvestro Boschi, Roma; Roscarino Orazio, Console del T. C. I., Ragusa; Cav. Dott. Ugo Cerulli, Aquila; Olivieri Giuseppe, Genova; Cav. Alberto Arcagni, Milano; Dott. Ing. Carlo Bermone, Pontremoli; Arch. Pietro Berzolla, Piacenza; Cav. Magg. Guglielmo Bruno, Console del T. C. I., Piacenza; Magg. Cav. Raffaele Ranise, 42° Fanteria, Savona; Maggioni Giovanni A., Brescia; Dott. Luigi Parodi, Milanino; Prof. Ing. Gino Veronese, Padova; Sac. Francesco Perone, Quarona per Doccio; Rossi Ruggero, Rimini; Rag. Giovanni Fornari, Genova; Uggetti Carlo, Verolanuova; Della Santina Armando, Orbetello; Posa Vittorio, Gorizia; Ghezzi Luigi, Milano; Cap. Leopoldo Maffione, Bisceglie; Geom. Battista Rosazza, Rosazza; Senesi Angelo, Licata; Goggia Romagna Paolo, Pisa; Nobile Comm. Mirando Talini, Pistoia; Dott. Arnolfo Taddei, Firenze; Magazzini Generali di Trieste, Trieste; Toscani Bianca, Piacenza; Turner Giulia, Firenze; Paternieri Antonio, Rivarolo del Re; Morichetti Gustavo, Roma; Don Guglielmo Vassallo, Riofreddo Mondovì; Cap. Dott. Edoardo Stefanutti, Calavorno; Ing. Romolo Bianchedi, Buenos Aires; Cav. Delfino Thermignon, Torino; Ing. Giuseppe Gianolio, Torino; Comm. Cesare Poggi, Torino. (continua)

"Le Vie del Mondo"

Il fascicolo di maggio de «Le Vie del Mondo» ha il seguente interessante sommario: I. BALLA, *Il prossimo viaggio dei Reali d'Italia in Ungheria: dalla Reggia di Buda agli Scavi di Esztergom;* E. SPAZIANI, *Tradizioni della vecchia Germania: Rothenburg e il suo eroe;* P. STOPPANI, *Echi del XIII Congresso Internazionale Eucaristico: Viaggio alle Filippine;* VIATOR, *Per le strade del vicino Oriente;* C. SOFIA, *Sul Nilo Azzurro;* «Di Paese in Paese» (varietà geografiche ed economiche).

Pag. 120, 130 illustrazioni in nero, 4 tricromie, 5 cartine geografiche.

La situazione alberghiera a Milano

Attraverso un'indagine statistica dell'attuale situazione alberghiera di Milano nei confronti dell'urbanistica, quale risulta nel periodo intercorso dal 1931 al 1936, l'architetto Piero Bottoni, nell'ultimo numero della Rivista *L'Albergo in Italia* dimostra l'opportunità di una regolamentazione anche in questo campo.

A questo studio di vitalissima importanza seguono, nello stesso numero della Rivista, un'illustrazione del nuovo *Villaggio Mancuso* nella Piccola Sila, di Federico Antonini; *Progetti di nuovi Alberghi a Cortina d'Ampezzo*, dell'arch. Mario Sanzovo; un festoso articolo di Ignazio Balla, *Cucina e ristoranti in Ungheria*, e studî particolari sui *Mobili metallici*, l'*Argenteria da tavola*, i *Tendaggi*, la *Discoteca d'Albergo*.

Il fascicolo, molto bene illustrato, reca, inoltre, una rassegna tributaria, un'ampio notiziario e la consueta rubrica di consulenza alberghiera.

L'abbonamento annuo costa L. 10.50 (Estero L. 20.50) per i Soci del T. C. I., e L. 15.50 (Estero L. 30.50) per i non Soci.

una bella gita in una
macchina confortevole,
sicura ed economica
perchè lubrificata in ogni
sua parte con prodotti
MOBILOIL

col **Mobiloil** si va meglio

Chiedete un

VACUUM OIL COMPANY SOC. AN. ITALIANA

AUTOMOBILISMO

Conoscete questo « Perchè » ?

Quando pare che la curiosità dei lettori, alimentata mensilmente dai nostri « perchè », possa ritenersi appagata dalle nostre chiacchierate divulgative sui misteri fondamentali dell'automobile, e tenda a confinarsi nei cosiddetti casi eleganti della tecnica, ricercando spiegazioni su fenomeni di ristretto interesse, — ecco a buon punto qualche lettore che scopre una lacuna nei « perchè » dei fenomeni più elementari e più accessibili all'esperienza delle masse.

Il quesito d'oggi, infatti, rivoltoci dal Rag. A. M. di Genova, riguarda nozioni assolutamente primordiali e di doverosa conoscenza per ogni automobilista; e tuttavia, a ben pensarci, non così ovvie per il profano, come potrebbe apparire a prima vista; in ogni caso, non esposte ancora su queste colonne.

Perchè — domanda il Rag. A. M. — *trasformando una vettura da valvole laterali a valvole in testa, con lo stesso albero di distribuzione, lo stesso carburatore registrato all'identico modo e lo stesso anticipo d'accensione, la potenza del motore aumenta tanto notevolmente? E perchè il consumo non aumenta proporzionalmente, e il riscaldamento tende piuttosto a diminuire, mentre lo sviluppo di calore è evidentemente inalterato o aumentato, e la superficie della testa lambita dall'acqua di raffreddamento, a quanto vedo sugli schemi dei manuali, è sensibilmente ridotta?*

Rispondiamo che, in linea di fatto, il nostro interrogante ha perfettamente ragione: le sue osservazioni sono giuste, come del resto è notorio, tanto che il motore a valvole in testa tende a prendere il sopravvento sulle « valvole laterali » anche negli impieghi turistici e utilitari. I vantaggi sono reali, e la sorpresa, per un profano di termodinamica, è perfettamente giustificata.

La spiegazione può prendere le mosse dall'ultima osservazione del nostro lettore, che dà la chiave dell'enigma: effettivamente il motore a valvole in testa presenta una superficie a contatto con l'acqua di raffreddamento (o con l'aria, nei motori da motocicletta) assai più ridotta che nel corrispondente tipo a valvole laterali. Quest'ultimo ha una testa che funziona, per così dire, da coperchio, e un'appendice laterale, comunicante con la camera di scoppio, che porta sul lato inferiore le sedi e i condotti per le valvole: il complesso viene a far assumere allo spazio occupato dai gas, quando il pistone è al punto morto superiore, una forma schiacciata e piuttosto espansa, dove la superficie del recipiente è grande rispetto al volume del contenuto. Per contro, nel « valvole in testa », si tende, come a un ideale, alla camera di scoppio semisferica: valvole e candela giacciono nella cupola che sovrasta il pistone, senza espansioni laterali: il rapporto tra superficie e volume diventa minimo, poichè notoriamente la sfera è il solido che racchiude maggiore quantità di spazio a parità di involucro.

Orbene, se lo scopo dell'esplosione dei gas fosse quello di riscaldare l'acqua del radiatore o l'aria che lambisce le alette, giustificato sarebbe il dubbio di cui discorriamo: per sottrarre una stessa quantità complessiva di calore attraverso un minor numero di centimetri quadrati di testa-cilindro bisognerà che ogni centimetro assuma temperature molto più elevate: alle alette del motore da moto con testa emisferica non si potrebbe più avvicinar la mano.

Ma lo scopo dell'esplosione, in realtà, è ben altro. Il problema non è già di disperdere il più agevolmente possibile il calore dello scoppio, come se esso fosse un sotto-prodotto nocivo da eliminare, per godere dello scoppio unicamente le manifestazioni cinetiche, ma è esattamente l'opposto. Si tratta cioè di trattenere nell'interno del cilindro il maggior numero di calorie liberate dall'accensione dei gas, perchè la potenza dello scoppio, vale a dire la pressione esercitata sul pistone, è proprio in funzione della temperatura. Se i gas, incendiandosi, vengono a contatto con una estesa superficie metallica relativamente fredda (in ogni caso enormemente più fredda della temperatura di esplosione, alla quale i metalli della testa e della valvole sarebbero liquidi), cedono alle pareti di contatto una certa quantità di calore, determinata dal dislivello termico e dalla durata della loro permanenza a contatto prima di espandersi. Questa quantità va tutta a detrimento della pressione che i gas hanno il compito di esercitare sul pistone.

Insomma, con una testa compatta, raccolta, di minima estensione superficiale, solo le particelle di gas che vengono a contatto col metallo, immediatamente prima o durante l'accensione, si raffreddano; le altre, interne, non toccano che altre particelle gassose, ottime isolanti, e mantengono il loro calore, per trasformarlo in utile pressione di lavoro. Nel tipo di motore a valvole laterali, invece, una buona parte delle particelle gassose hanno modo di rotolarsi lungo il metallo freddo, scaldando questo e raffreddando sè stesse; al momento del bisogno non possono più dare quanto già hanno prematuramente fornito ed ora sta viaggiando verso il radiatore o verso le gambe del motociclista.

Il raffreddamento del motore è dunque unicamente un male necessario, uno sperpero inevitabile per conservare la necessaria resistenza meccanica alla testa, alle valvole, alla candela, al velo d'olio lubrificante. Se si potessero costruire questi organi con sostanze resistenti a temperature molto più elevate, e fare a meno della lubrificazione, converrebbe addirittura, anzichè raffreddare i cilindri dall'esterno con l'acqua o con le alette, imbottirli di materiale refrattario. Il profano è portato a scambiare il rimedio con lo scopo: poichè una testa di cilindro si raffredda meglio quanto maggior superficie presenta al raffreddamento, e il raffreddamento è necessario, abbondiamo in superficie! Occorre meditare invece che la maggior superficie raffreddata da fuori è maggior superficie riscaldata da dentro: la quantità di calore trasmessa per ogni centimetro quadrato di testa-cilindro è, approssimativamente, sempre la stessa, qualunque sia la forma e lo sviluppo superficiale della testa, perchè le particelle di gas che non sono a diretto contatto non intervengono che in minima misura, come si è visto, nello scambio termico.

Ecco perchè i motori a valvole in testa, cioè a camera di scoppio tondeggiante e raccolta, « rendono » di più. Parlare di « rendimento » è proprio, in questo caso, l'espressione più indicata: infatti, non si tratta solo di maggior potenza assoluta, ma di più favorevole rapporto tra potenza e consumo; un maggior numero di calorie contenute nel carburante viene trasformato in lavoro.

A ulteriore vantaggio delle valvole in testa, sta poi il fatto che è ammesso, a parità di cilindrata e di composizione chimica del carburante, un tasso di compressione generalmente un po' maggiore che nelle valvole laterali, prima di giungere al fenomeno della detonazione o dell'auto-accensione, nei quali fenomeni l'entità della superficie metallica coi quali i gas vengono a contatto e la forma della testa hanno qualche influenza. E l'au-

mento di compressione, come tutti sanno, significa anch'esso migliore rendimento: maggior potenza e minor consumo.

Non deve, dunque, sorprendere l'osservazione fatta dal nostro lettore sull'approssimativa conservazione, nello stesso motore trasformato, del consumo e del riscaldamento, malgrado la maggior potenza. Un osservatore attento potrebbe invece sorprendersi che, come avviene in realtà, dopo la trasformazione in parola, conservando inalterati registrazione di carburatore e diagramma di distribuzione, il consumo e il riscaldamento rimangano praticamente inalterati o tendano ad un lieve aumento. Poichè il mercato italiano offre appunto il modo di trasformare alcuni motori tra i più noti e diffusi, e tale pratica è abbastanza estesa, crediamo che quest'ultima osservazione sia stata fatta da molti, e che non sia sgradito qualche ulteriore chiarimento.

Giova, dunque, ricordare che consumo e riscaldamento si riferiscono alla potenza specifica, non alla potenza assoluta. Richiedendo alla stessa macchina, dopo la trasformazione, la stessa potenza di prima, entrambi questi elementi subiscono in realtà una lieve diminuzione: lieve perchè si perde per altro verso una parte del vantaggio. Tutti sanno, infatti, che le condizioni di rendimento ottime di un motore si verificano quando lo si sfrutti in prossimità della piena potenza (tutta ammissione e pieno regime). Se una data velocità, col motore e valvole laterali, corrisponde all'impiego dei tre quarti della potenza, la stessa velocità non richiederà più, dopo la trasformazione, che metà potenza: le condizioni di lavoro sono, dunque, meno favorevoli. Per raccogliere in pieno i vantaggi economici della trasformazione bisognerebbe, quindi, ridurre corrispondentemente la cilindrata del motore.

È ovvio, da quanto si è detto, che, aumentando leggermente la velocità abituale a trasformazione compiuta, il consumo assoluto si riporta allo stesso valore; e aumentandola di parecchio (generalmente queste trasformazioni comportano un aumento di velocità dell'ordine d'un 20-25 e anche 30 per cento) il consumo giunge a superare quello iniziale. Rimane il fatto che ogni cavallo-vapore-ora costerà sempre leggermente meno che a valvole laterali; e che disponendosi di un maggior numero assoluto di cavalli, si possono raggiungere (e nessuno si trattiene dal raggiungerle abitualmente) velocità prima sconosciute; ed è quanto basta ampiamente per giustificare i favori che godono queste trasformazioni.

Quanto al riscaldamento, l'incremento è in ogni caso d'ordine trascurabile, e sempre benefico. Ciò che sopra abbiam detto a questo proposito dimostra infatti il grave e ridicolo errore di chi assume quasi a vanto del proprio motore che l'acqua del radiatore non sorpassi mai i 50-60 gradi. Per avere un buon rendimento l'acqua dovrebbe sempre raggiungere, a regime, almeno gli 85-90°. L'automobilista ultra-economo parzializza, anche d'estate, con opportuni schermi o termostati o altri accorgimenti, l'efficacia del sistema raffreddante, riservandosi di sfruttarlo in pieno solo nelle lunghe marce veloci a pieno carico o nella scalata dei valichi alpi[...] benchè in pratica — nessuno si spaventi per questo im[...]plicito consiglio, effettivamente non facile da seguire! — le differenze siano d'ordine infimo, non compensan[...] le soggezioni e le cure che impongono.

CRISTOFORO

Da Berlino a Ginevra.

Il marzo scorso ha visto fiorire i due Saloni «tipici» europei, l'importanza dei quali ben può ormai dirsi so[...]verchiante quella delle classiche mostre autunnali di Parigi e di Londra: il Salone di Berlino, svoltosi nei primi di marzo, e il Salone di Ginevra, dal 12 al 21 dello stesso mese.

Due caratteri assolutamente contrastanti; e in ciò sta specialmente la loro utilità, che si può dire reciproca e complementare: Salone eminentemente nazionale, raccolto attorno all'evoluta produzione interna, quello di Berlino: sintomo eloquente di quanta vitalità possa avere, per sola virtù tecnica e commerciale, senza le attrattive dell'esotico e dell'imprevisto, un'attività automobilistica saggiamente indirizzata alla popolarità. Salone eclettico ed internazionale per eccellenza, invece, quello di Ginevra: occasione, necessaria anche questa, per analizzare una volta all'anno la produzione di quei mercati che solo in poche nazioni, come la Svizzera, hanno conservato sbocchi correnti, ma che nella maggior parte dei grandi Stati europei trovano le porte chiuse.

Al Salone di Berlino l'industria straniera era rappresentata unicamente dall'Italia, con Fiat, Lancia e Alfa Romeo, dalla francese Renault, dall'austriaca Steyer e dall'americana Essex. La quasi totalità delle vetture esposte erano, dunque, tedesche: tra i nuovi modelli va ricordato il 6 cilindri Adler, a 4 ruote indipendenti; la Wanderer, 6 cilindri di 2200 cm.^{3}; la D.K.W. «Sonderklasse» con la trasmissione posteriore anzichè anteriore, sempre però col motore a 2 tempi a 2 e a 4 cilindri; la B.M.W. con un nuovo due litri sport a due alberi in testa e tre carburatori; la Hansa con una nuova 4 cilindri 1500; la Opel, la più diffusa marca tedesca, con due nuovi tipi a valvole in testa e ruote indipendenti; la Stoewer, ecc.

Caratteristica dominante dei nuovi modelli è l'adozione ormai pressochè generalizzata delle ruote indipendenti, almeno le anteriori: più nessuna delle grandi fabbriche cataloga esclusivamente tipi con assale anteriore unico. Lo sviluppo autostradale tedesco comincia pure a influire sulla nuova produzione: un certo aumento delle cilindrate medie e il generale sopravvento del motore a valvole in testa riflettono la nuova richiesta di vetture molto veloci, che sinora non erano ricercatissime. Ha pure fatto la sua comparsa quel dispositivo, essenzialmente autostradale, ch'è la «surmoltiplica» della presa diretta: cioè un rapporto sussidiario nella trasmissione, più elevato della presa diretta ordinaria, per la marcia particolarmente veloce in condizioni di scarsa resistenza all'avanzamento e di minima densità di «ri-

prese ». È pure notevole l'assoluta generalizzazione del volante di guida a sinistra.

Ma più significativo ancora del Salone berlinese, è il suo contorno di manifestazioni ufficiali e politiche, dimostranti l'enorme importanza che l'avvenimento ha assunto nella vita della Nazione; sono i dati del bilancio automobilistico annuale, sostanzianti il discorso inaugurale di Hitler. La Germania ha messo in circolazione, durante il 1936, ben 457 mila autoveicoli nuovi, di cui quasi 300 mila autovetture da turismo o d'utilità! Il numero di persone impiegate nell'industria automobilistica tedesca, che nel 1932 era di 32.500 persone, è passato nel 1936 a 118 mila. In quattro anni, la circolazione delle sole autovetture private è più che raddoppiata, passando da 390 a 975 mila; e a questa rispettabile cifra vanno aggiunti più di un milione di motociclisti. Oltre due milioni, in complesso, di autoveicoli privati.

Del Salone di Ginevra è interessante sopratutto l'elenco delle Case esportatrici. L'Italia era presente con tutte e quattro le sue marche: Fiat, Alfa, Bianchi e Lancia. Gli Stati Uniti con ben 18 firme: Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, De Soto, Dodge, Ford, Graham, Hudson, La Salle, Lincoln, Oldsmobile, Packard, Nash, Plymouth, Pontiac, Studebaker, Terraplane. Undici erano le marche tedesche: Adler, Audi, B. M. W., D. K. W., Hanomag, Hansa, Horch, Maybach, Mercedes-Benz, Opel, Wanderer. Otto le francesi: Bugatti, Citroen, Delage, Delahaye, Hotchkiss, Peugeot, Renault, Talbot; oltre alle due cecoslovacche Skoda e Tatra.

Discorrere di tendenze e di particolarità caratteristiche è evidentemente impossibile: bisognerebbe passare in rassegna l'intera produzione automobilistica mondiale, rappresentata al completo. Compito già svolto succintamente in altra occasione, e che riprenderemo a suo tempo in altra sede.

Benzina senz'alcool.

Da qualche mese gli automobilisti hanno osservato (purtroppo, anzi, molti non se ne sono accorti, ma hanno subìto il comune inconveniente) che il motore della loro vettura non marcia con la scioltezza, la docilità, la generosità e il silenzioso ritmo d'un tempo: i motori più compressi « picchiano »; gli altri tendono a picchiare. I soli immuni sono i vecchi motori a bassa compressione. Chi s'è accorto del piccolo guaio ha cercato di rimediarvi con una maggior diligenza di guida: dosando il gas con prudente parsimonia e gradualità, cambiando di frequente e sfruttando le marce piccole, ritardando l'accensione nelle riprese e nelle salite. Gli altri, più insensibili d'orecchio, hanno rischiato o vanno rischiando di veder invecchiare precocemente il loro motore.

La causa del piccolo e, fortunatamente, transitorio malanno va ricercata nella qualità della benzina. Lo scorso anno si vendeva mescolata con alcool, di cui sono note le proprietà indetonanti, e sopportava così le notevoli compressioni dei moderni motori, senza picchiare. Ma dal febbraio scorso l'alcool è scomparso, per deficienza di disponibilità. Molte partite di benzina già erano state importate o lavorate in previsione della miscela, e vendute, hanno dato luogo al noioso fenomeno. Ora si assicura che le forniture recenti, pur essendo sempre di benzina pura, sono di qualità migliore, meno detonanti: giova sperare tuttavia che, come è stato preannunciato, col 1° agosto sia ripristinato l'obbligo della miscela alcoolica, poichè è un fatto accertato che molti motori, funzionanti un tempo perfettamente, seguitano oggi ad accusare qualche disturbo, nonostante la cosidetta benzina pura.

Nell'attesa del primo agosto, i motori più delicati e sensibili potranno utilmente essere alimentati con mi-

scela di benzina e super-carburanti del commercio, aggiunti alla prima in proporzione tra 1/4 e 3/4, secondo il tasso di compressione del motore; e ciò qualora considerazioni d'ordine economico sconsiglino la soluzione più radicale dell'impiego esclusivo di super-carburante, tipo Esso, Dynamin e simili.

Riteniamo che questa nostra segnalazione tranquillizzi i molti automobilisti che in questo periodo hanno elevato tanti ingiusti sospetti — seguìti da inutili smontaggi in officina — sul conto del loro motore, della testata, delle candele, dell'accensione.

Circolazione festiva in franchigia?

È nota la campagna che da tempo Enti e stampa specializzata vanno conducendo per convincere il Fisco dell'opportunità di abolire totalmente la tassa fissa di circolazione automobilistica, il cosidetto « bollo », assicurando che l'incremento di circolazione compenserebbe largamente, attraverso gli utili fiscali sul maggior consumo di benzina, la contrazione iniziale degli introiti, divenuti del resto assai modesti. È pure noto che tuttavia il Fisco segue prudentemente, in questa materia, il detto volgare che è preferibile l'uovo odierno alla gallina di domani: nè, in coscienza, la sua diffidenza può dirsi biasimevole a priori.

Per sperimentare con un esempio pratico, anzichè congetturale, la bontà della sua tesi abolizionista, la consorella *L'Auto Italiana* ha ora lanciata un'interessante proposta: accordare la franchigia circolatoria festiva alle macchine non bollate. Durante il periodo estivo, qualunque automobile munita di licenza di circolazione potrebbe circolare senza « bollo » dalle 12 del sabato alle 12 del lunedì. Coi soliti sistemi di rilevazione statistica della circolazione, e controllando i diagrammi dei consumi di benzina, si avrebbe una concreta idea dell'influenza della tassa sulla circolazione. Incidentalmente la proposta si prefigge pure due scopi preziosi: disboscare le medie e grosse vetture destinate all'inoperosità in un fondo di rimessa, rinsanguando con cilindrate sostanziose il patrimonio circolante e riaccostando le abitudini del pubblico alle pur necessarie, ma sempre più neglette vetture di questo tipo; e incrementare le attività commerciali turistiche connesse con una più intensa circolazione, sia pure saltuaria.

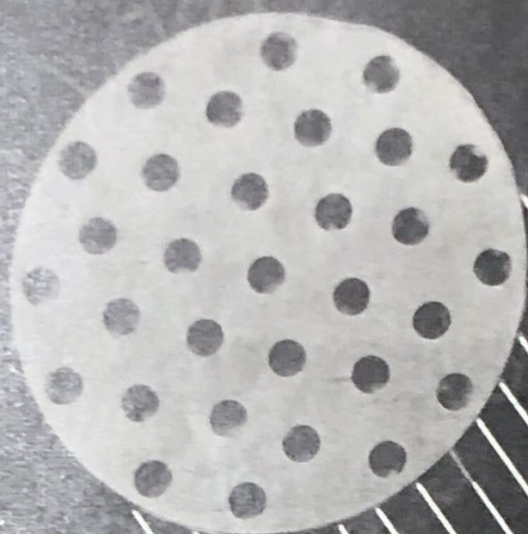
Un provvedimento di tal genere non dovrebbe giungere ostico al Fisco, in quanto pare da escludersi la sua attitudine a sottrarre possibili soggetti di tassazione ai « bolli » ordinari: chi ha già deciso di bollare la vettura, sia pure quadrimestralmente, per ragioni utilitarie o per sfruttarla nelle vacanze, è escluso a priori che possa acconciarsi alla sola circolazione festiva. È assai più probabile, invece, che, scaduto il periodo di franchigia, il « festivo » si provveda del bollo ordinario per seguitare a circolare.

La gomma sintetica.

Ritorna d'attualità il pneumatico di gomma artificiale sintetica, dopo l'esperienza di un anno in uso pubblico, di cui si è dato conto ufficiosamente al recente Salone di Berlino. Come è noto, nel Salone 1936 Hitler annunciava il buon esito delle esperienze già compiute in segreto su automezzi statali per rilevanti chilometraggi, dichiarando aperta la prova pubblica della nuova conquista industriale.

L'impiego non ha ancora potuto estendersi su vasta scala, per ragioni piuttosto di disponibilità che di prezzo. Comunque, quest'ultimo non è del tutto inaccessibile, per quanto più elevato della gomma naturale: non è reso noto, però, se corrisponda al prezzo di produzione,

SNIA VISCOSA

RAION
SNIAFIOCCO
LANITAL

V A R I E

PELAGOSA, FIACCOLA DELL'ADRIATICO.

In mezzo all'Adriatico, a eguale distanza dalla costa pugliese di Vieste e da Lagosta, unica isola italiana dell'arcipelago dalmata, a 42° 23' di latitudine nord e a 33° 55' di longitudine est, sorge dal mare il picco roccioso dell'isola Pelagosa Grande, che dista km. 55,5 dalla nostra costa (Punta Spinale) e 11,5 dalla costa dalmata; misura m. 1390 in lunghezza, un massimo di 270 ed un minimo di 70 in larghezza, e 29 ettari abbondanti in superficie. Pelagosa Piccola, invece, che le sorge da presso, ha un'area di 3 ettari e 74 are.

Alta e dirupata sul mare, con una cresta che da 70 metri in media si solleva in un punto a 92, sorregge al vertice la mole di un potente faro, il cui piano focale, alto 116 metri, ha un raggio di visibilità di 55 chilometri.

Per ardimento tecnico e difficoltà di accesso, questo faro, che strapiomba sul mare, può reggere al confronto dei famosissimi che circondano l'Inghilterra. Innumerevoli fantasie furono intessute su questi luminosi guardiani delle coste, ma nessuna di esse ha il fascino che presenta la semplice narrazione degli sforzi durati a costruirli e a conservarli contro ogni sorta di ostacoli e di pericoli, per servir di guida a coloro che solcano i mari.

Oltre a Pelagosa Grande e Pelagosa Piccola, il modesto arcipelago comprende gli scogli Manzi, Pampano, Tramontana, Ostro e Braghe. A tre miglia ad E. S. E. sorge, alto 8 m. sul mare, l'isolotto Caiola, tutto recinto da secche e da scogli, e ad O. N. O. dell'isola di S. Andrea si erge a 96 metri lo scoglio Pomo, simile a un vascello con le vele spiegate; mentre a non grande distanza, in continuità della stessa catena sottomarina, emerge ad una quindicina di metri dall'acqua l'isoletta di Pianosa.

In un dedalo di scogli e di frangenti, come questo, non si poteva fare a meno di un faro di primo ordine, con alloggi per i lanternisti; e sorse infatti, ad iniziativa del presidente del Governo marittimo austro-ungarico, barone Alberto de Glanstätten, a cui spetta il merito di aver popolato di fari le sponde e le scogliere più pericolose della costa dalmata. L'ingegnere R. Hämisch iniziò gli studi per la costruzione della poderosa mole nel 1874 e in settembre del '76 l'opera era compiuta. Sessanta anni fa una simile impresa era ancora oggetto di curiosità fra gli studiosi: nel 1875, infatti, visitarono i lavori in corso un gruppo di valenti scienziati, che s'interessarono anche alla struttura geologica e alle particolarità dell'isola, scrivendone poi dotte memorie, che costituiscono ancora l'essenziale letteratura illustrativa del luogo (1).

(1) STOSSICH: *Un'escursione nell'Isola di Pelagosa.* « Bollett. d. Soc. Adriatica di Scienze Naturali ». Anno 1875, pag. 217.
STACHE: *Geologische Notizen ueber die Insel Pelagosa.* « Verhandlungen der K. K. Geolog. Reichsanstalt ». Anno 1876, pag. 123.
G. MARCHESETTI: *Descrizione dell'isola di Pelagosa.* « Bollett. d. Soc Adriatica di Scienze Naturali ». Trieste, 1876.

Pelagosa è l'isola principale di un arcipelago che rappresenta la cresta emergente di una catena sottomarina parallela all'Appennino e alle Alpi Dinariche, verisimilmente emerse per un'ondata di sollevamento circolare che, partendo dal promontorio garganico, è passata per le isole Tremiti, Pianosa, Pelagosa, fino alla Caiola. L'isola si trova nel raggio d'azione di un centro vulcanico non ancora del tutto spento. Il 15 marzo 1816 vi si aperse un cratere, che per sette ore eruttò pomice e lava. Appunto per la loro attività sismica questi isolotti furono chiamati *Tremerum* da Tacito e *Tremitis* dall'Anonimo Ravennate del IX secolo. La pioggia vi cade scarsissima (in otto mesi, poco più di 2 cm.) perchè la sua piccola mole non attrae i vapori che salgono dal mare, i quali si addensano, invece, intorno alle grandi masse montane delle due sponde adriatiche. Vi cade, invece, frequentemente il fulmine, uno dei quali, il 7 aprile 1876, produsse gravissimi danni al faro.

Sull'isola non cresce che erba: non alberi nè arbusti, non eriche nè ginepri, nè pini, nè piante grasse, che costituiscono la vegetazione ordinaria delle isole dalmate. Come non ha alberi, Pelagosa non ha mammiferi, tranne i topi. Vi si posano gli uccelli migratori, che a stormi vanno a sbattere contro il lucente occhio della lanterna, cadendo tramortiti. Popolatissime, invece, sono le acque circostanti di pesci e di crostacei. Molte foche affiorano nelle acque di Pelagosa Piccola e specialmente nella Baia dell'Orso, dove si catturano molti di questi mammiferi marini.

L'isola si presenta con lo spettacolo impressionante delle sue formidabili rupi a strapiombo, che a Sud assumono l'aspetto di un immane muraglione, sferzato senza tregua dalle onde. La piramide più alta, su cui si aderge il faro, è incisa da profondi crepacci e cavità, che le ondate invadono con straordinaria violenza, cacciandone l'aria da fori relativamente angusti, con lunghi acuti gemiti e con muggiti impressionanti.

Durante i lavori per la costruzione del faro e della strada di accesso, si rinvennero, ad una profondità di 50 cm. a due metri, armi ed utensili di pietra focaia ben lavorati, fra cui punte di frecce provviste di arpioni, una delle quali tuttora infissa in un cranio umano. Dall'epoca romana furono tratti in luce vasi, embrici di terracotta, una lapide e una piccola ara con una iscrizione creduta etrusca. Una lucernetta di terracotta, fregiata da una croce e da elementi decorativi paleo-cristiani, attesta che l'isola era ancora abitata nei primi secoli dell'êra volgare.

IL PICCO DI PELAGOSA, DI NOTTE

I pirati dell'età di mezzo, appollaiati su queste torve rocce per predare i naufraghi, che attiravano con fuochi ingannatori, hanno lasciato traccia della loro dimora nell'isola in due spianatelle fatte nella roccia e ricoperte di sabbia, che servivan loro da posti di vedetta.

Memorabile la battaglia navale che nei pressi dell'isola diedero, nel 1298, i Genovesi ai Veneziani, i quali perdettero 66 galee e 7000 prigionieri, fra cui l'ammiraglio Andrea Dandolo.

Fino al 1860 l'isola appartenne al Regno di Napoli: annesso il Regno all'Italia, il Governo non si curò di rivendicarne il possesso, lasciando che l'Austria se ne impadronisse e l'annettesse all'Impero nel 1874, dopo averne riconosciuto il valore nautico e strategico.

Durante la prima fase della Grande Guerra, e precisamente il 23 settembre 1914, la flotta francese, che incrociava nell'Adriatico, si impadronì dell'isola di Lissa e fece una scorreria su Pelagosa per metter fuori di servizio il faro, come punto di segnalazione, che la disturbava nei suoi movimenti.

A guerra finita, Pelagosa rimase all'Italia e il grande apparecchio illuminante del faro fu sostituito da un altro automatico a valvola solare Dalèn, che rende inutile la presenza dei lanternisti.

ARDUINO BERLAM

Orme di Roma nel deserto siriaco.

Un nuovo potente mezzo di ricerca si è offerto da pochi anni all'indagine archeologica, cioè l'occhio fotografico dall'alto. Questo metodo si è dimostrato un *rivelatore* di prim'ordine, specialmente là dove la visione diretta poco o nulla svela. Si può dire che dall'osservazione a due dimensioni, cioè in lunghezza e in larghezza, si è passati all'osservazione a tre dimensioni, essendosi aggiunta l'altezza.

Non si deve, però, credere che si tratti unicamente della fotografia dall'aeroplano, nel senso del sussidio che questa ha portato alla cartografia. Il metodo applicato al campo archeologico si è mostrato ben altrimenti ricco di risultati inaspettati e forse di sviluppi ulteriori non prevedibili, come apparisce da un libro recente di A. Poidebard, *Le trace de Rome dans le désert de Syrie* (CLXI planches hors texte), pubblicato a Parigi, dalla Librairie Orientaliste Paul Geuthner nel 1934.

L'autore di questo libro dà relazione della campagna fotografica da lui condotta sistematicamente e ampiamente durante otto anni, dal 1925 al 1932, nel deserto di Siria. Ha operato ad altezze varie, per trovare quella più adatta a ottenere la migliore sintesi archeologica di una zona; ha fatto scattare la sua macchina in diverse condizioni atmosferiche e sotto differenti luci e specialmente in presenza di quelle radenti del tramonto, grazie alle quali soltanto le accidentalità anche minime del terreno prendono un eccezionale rilievo.

Così egli ha potuto innanzi tutto abbreviare enormemente i tempi dell'investigazione e svelare la rete delle strade romane, gli avanzi dei *castra*, le piante delle fortificazioni, la linea del «*limes*» romano.

Com'è intuitivo, poche opere quanto questa ricevono un più penetrante commento dalle illustrazioni, tanto che si potrebbe affermare che il testo è niente altro che la didascalia delle fotografie.

COMUNICAZIONI

Speciali riduzioni ed agevolazioni sulle ferrovie italiane per il trasporto di automobili da parte di viaggiatori.

Varie amministrazioni ferroviarie già da qualche tempo usano accordare riduzioni e agevolazioni per favorire i turisti possessori di automobili, tanto per i loro viaggi, quanto per il trasporto delle loro vetture in ferrovia. Uno degli scopi principali di queste facilitazioni è di permettere ai turisti di raggiungere per ferrovia, con la loro automobile, centri di villeggiatura o sportivi lontani o per arrivare ai quali si debbono attraversare regioni di scarso interesse turistico.

Le agevolazioni consistono sovratutto nella semplificazione delle formalità di spedizione e di ritiro delle automobili e nel loro rapido inoltro, che viene di solito effettuato con i treni viaggiatori.

Un decreto interministeriale in corso provvede per simili trasporti anche sulle nostre Ferrovie dello Stato. È istituita una tariffa eccezionale N. 30 a G. V. Prevede la tariffa due serie di prezzi, una di L. 1,30 per automobile-chilometro nel caso di trasporti con treni viaggiatori e l'altra di L. 1 per automobile-chilometro nel caso eventuale di trasporti con treni merci a G. V.

La tariffa è applicabile alle spedizioni percorrenti non meno di 200 km. su esibizione, da parte dello speditore, di biglietto di viaggio di qualsiasi specie (esclusi peraltro quelli gratuiti), valido almeno per il percorso tra la stazione di partenza e quella di destinazione della spedizione.

Per eseguire la spedizione dell'automobile, lo speditore può chiedere il rilascio del biglietto di viaggio con validità posticipata, fino ad un massimo di 5 giorni rispetto al giorno di distribuzione: il giorno di decorrenza effettiva della validità è poi fatto risultare con annotazione dell'agente ferroviario sul biglietto.

Per queste spedizioni di automobili sono previste, oltre la condizione già indicata del minimo di percorso di 200 km., alcune altre limitazioni. Così ciascun viaggiatore non può spedire più di una automobile. Sono ammesse soltanto le automobili aventi posti per non più di otto persone, compreso l'autista, e che siano provviste di targa di immatricolazione. Inoltre lo speditore è tenuto ad esibire, per la spedizione, la licenza di libera circolazione dell'automobile, o, se questa sia immatricolata in uno Stato estero, il documento doganale comprovante la sua temporanea importazione in Italia.

Nel caso di automobili provviste di rimorchio è dovuta una tassa supplementare di L. 0,20 per chilometro. Il carico dei bagagli nell'automobile è ammesso solo se racchiusi nell'apposita cassa porta-bagaglio o nel rimorchio: essi sono tassati separatamente con la riduzione del 50 %.

I trasporti con treni viaggiatori vengono eseguiti con i treni che l'amministrazione ferroviaria indicherà e in carri equipaggi senza alcun aumento; per le spedizioni eseguite invece con i treni merci il mittente non ha facoltà di chiedere la fornitura di carri equipaggi.

I nostri lettori che ricordano l'articolo comparso sul fascicolo di gennaio de Le Vie d'Italia *nel quale Italo Bonardi auspicava che particolari provvidenze da parte delle Ferrovie dello Stato venissero ad agevolare il trasporto delle automobili per via ferroviaria, apprenderanno con compiacimento dall'annunzio sopra riportato, che ha tutto il carattere di una primizia, che il voto, per l'esaudimento del quale il Touring si è battuto in congressi, in colloqui e a mezzo della stampa, è stato accolto dalla Direzione delle nostre Ferrovie, vigile tutrice degli interessi del turismo.*

Il provvedimento sarà certo accolto con molto favore; solo ci sia lecito confidare che l'indubitato suo successo induca a un ritocco delle tariffe, forse alquanto elevate.

Sospensione della vendita dei biglietti di viaggio circolari fra due transiti internazionali.

A datare dal 1° marzo di quest'anno è stata sospesa la vendita dei « Biglietti circolari fra due transiti internazionali », detti « A sud delle Alpi ». La ragione di tale sospensione va trovata nel fatto che la loro vendita era andata notevolmente diminuendo, le varie altre facilitazioni di cui si servono abitualmente i residenti all'estero per i loro viaggi in Italia presentandosi più vantaggiose in seguito specialmente alle aumentate agevolazioni introdotte negli ultimi tempi. Con la stessa data del 1° marzo sono state ripubblicate e raggruppate in testo unico, aggiornato, tutte le disposizioni riguardanti le facilitazioni permanenti per viaggi degli stranieri in Italia.

Le facilitazioni ferroviarie per i sabati teatrali.

Per quanto si desume dalle disposizioni diramate dalla Direzione Generale delle nostre Ferrovie di Stato ai compartimenti regionali, le facilitazioni da accordarsi di regola per i « sabati teatrati » sono:

a) Facoltà ai dopolavoristi di effettuare il ritorno nella stessa giornata di sabato, *se muniti di biglietti di andata-ritorno festivi*. Come è ben noto, la riduzione prevista per tale tipo di biglietti è del 50 % per i viaggi individuali e del 70 % per i viaggi in gruppi di almeno 5 persone o paganti per tante.

b) Concessione della riduzione dell'80 % per i *viaggi con treni speciali*, a condizione che sia garentito per ogni treno il minimo stabilito dalle tariffe, e cioè una somma corrispondente ad almeno 175 biglietti di 3ª classe a tariffa ordinaria. L'Amministrazione ferroviaria può eccezionalmente ridurre questo minimo nel solo caso che le condizioni della linea non consentano l'effettuazione d'un convoglio trasportante il numero di persone occorrente per formare il prodotto minimo.

Viaggi a tariffa ridotta degli iscritti all'Associazione Nazionale Mutilati e Invalidi di guerra.

Il Ministero delle Comunicazioni ha concesso un certo numero di viaggi a riduzione del 50 %, da effettuarsi entro l'anno in corso, agli iscritti dell'Associazione. Per ottenere la riduzione gli interessati dovranno esibire, alle biglietterie o alle agenzie di viaggio, una *richiesta* a due tagliandi, convalidata con timbro a firma del Capo del Servizio Commerciale e del Traffico. Le *richieste* non possono essere utilizzate oltre l'anno 1937.

Biglietti di andata-ritorno festivi in servizio cumulativo.

Il numero delle relazioni in servizio cumulativo tra le Ferrovie dello Stato ed altre amministrazioni, per quanto riguarda il rilascio dei biglietti festivi di andata-ritorno, è stato di recente notevolmente aumentato. Rivolgersi alle biglietterie di stazione o alle agenzie di viaggio per informazioni di dettaglio.

Emissione di nuovi francobolli.

Per ricordare l'inaugurazione della grande strada litoranea della Libia è stata emessa una speciale serie di francobolli commemorativi. I nuovi francobolli recano vignette che rappresentano i varî monumenti imperiali della nostra Colonia mediterranea. Quello da 50 centesimi, per la posta ordinaria, reca l'Arco di travertino eretto nella Sirte, lungo la grandiosa arteria inaugurata del Duce.

TRA I LIBRI

Il 32º volume della Enciclopedia Italiana.

La grande *Enciclopedia Italiana Treccani* ha pubblicato il volume 32º, che comprende, da « Soda » a « Suovetaurilia », altre 1503 voci e 112 rinvii; e si compone di 1019 pagine di testo in 4º grande, con 976 illustrazioni e 53 cartine in nero intercalate, oltre a 201 tavole in rotocalco, 9 tavole e 5 carte geografiche a colori fuori testo.

Questo volume contiene, fra le altre, le seguenti voci geografiche: Somalia, Spagna, Stati Uniti, Unione Sudafricana, Sudan, Suez.

Tra i 567 collaboratori, hanno preso parte alla compilazione del 32º volume della grande *Enciclopedia Italiana Treccani* gli Accademici d'Italia Bertoni, Fermi, Giovannoni, Nallino, Paribeni e Pavolini; Aldo Castellani Emilio Cecchi, Cesare Frugoni, il Governatore del Galla Sidama Gen. Carlo Geloso, ed altre personalità del mondo artistico, letterario e scientifico.

Annuario Ordinamenti e Gerarchie d'Italia (Amministrativo, Corporativo, Sindacale, Agricolo, Industriale, Commerciale). – IV ediz. aumentata di una parte dedicata all'Impero. Pag. 1036 in 8º rileg. in piena tela. Ed. Ravagnati, Milano 1937-XV: L. 50.

L. PADOAN. – *La marcia di Roma in A. O.* (3 ottobre XIII-9 maggio XIV). – Carta dell'A. O. I. al 2 milioni. Istituto d'Arti Grafiche di Bergamo.

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI - ISPETTORATO GENERALE DELLE FERROVIE, TRAMVIE E AUTOMOBILI. *La XI Conferenza Internazionale per gli autoservizi da gran turismo* (*San Remo 18-23 gennaio 1937-XV*). - Pag. 48, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1937-XV: L. 1,50.

L'attività della Milizia Nazionale della Strada nell'anno 1937-XIV-XV E. F. – A cura del Comando Milizia Nazionale della Strada, Roma 1937-XV.

ANTONIO TARAMELLI-RAFFAELE DELOGU. – *Il R. Museo Nazionale e la Pinacoteca di Cagliari,* nella serie « Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia » della Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti. – Ministero dell'Educazione Nazionale, Libreria dello Stato, Roma 1936-XIV, pag. 82, ill. 78: L. 4,50.

P. Ferrisi. – *La costruzione dei ricoveri antiaerei e la protezione antigas nelle case di abitazione.* – Pag. 128, con 58 fig. e 2 tav. Casa Editrice Lavagnolo, Torino: L. 7.

L'aviazione negli scritti e nella parola del Duce. – A cura del Ministero dell'Aeronautica, Roma' 28 marzo 1937-XV. – Pag. 192 con illustrazioni di Alberto Mastrojanni.

Gianni Baj-Macario. – *Balcani 1912-13.* – Studio politico e militare redatto col concorso degli Stati maggiori iugoslavo e bulgaro. – Vol. I, pag. 194, con 19 schizzi, 14 fotografie, 15 allegati. Ed. «La Prora» Milano 1937-XV: L. 20.

Mario Lannes. – *Il Castello di Primano.* – Pag. XCVIII con ill. Ed. L. B. Zuculin, Trieste 1936-XV.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIANO"

Soci Annuali	L. 15,50	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. 25,50)
Soci Quinquennali..	L. 75,50		(Estero L. 125,20)
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. 400,20)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. 500,20)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

Statistica dei Soci al 31 Marzo 1937-XV.

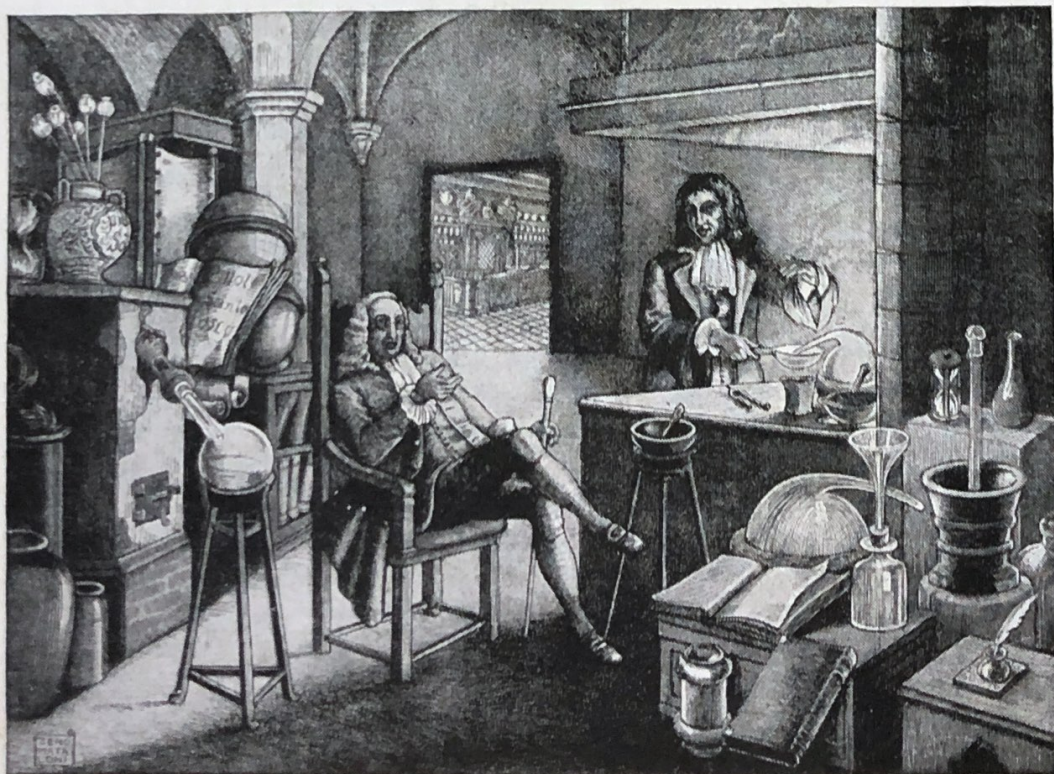
Soci annuali che avevano pagato la quota al 31 marzo 1937		N. 159 8[illegible]
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» 12 9[illegible]
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 31 marzo 1937	» 1 991	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 31 marzo 1937 ..	» 12 479	
		» 260 204
		N. 432 95[illegible]
Presumibili rinnovi dei soci già iscritti nel 1936 che non pagarono ancora la quota del 1937 e presumibili nuove iscrizioni		» 37 500
Totale Soci		N. 470 45[illegible]

Direttore: Sen. Carlo Bonardi

Direzione e Amministrazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. Attilio Gerelli

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano - Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino - Milano, Via Carlo Poma, 7

Le pillole di SANTA FOSCA o del PIOVANO

Nel 1700 G. B. Morgagni, Principe degli Anatomici, frequentava la Spezieria all'Ercole d'oro, dove sino d'allora si fabbricavano le Pillole di S.ta Fosca o del Piovano

CELEBRATE FINO DAL **1746** DALL'ILLUSTRE MEDICO G. B. MORGAGNI NELLA SUA «EPISTULA MEDICA, TOMUS QUARTUS, LIBER III, PAG. 18 XXX PAR. 7» NELLA QUALE EGLI DICHIARA COME LE PILLOLE DI SANTA FOSCA ESERCITINO UN'AZIONE EFFICACE MA BLANDA, SENZA CAGIONARE ALCUNO DI QUEI DISTURBI PROPRI ALLA MAGGIORANZA DEI PURGANTI.

SOCIETA GRAFICA G. MODIANO - MILANO

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50